15e Année ✤ N° 698

EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70

Tous les Samedis

✤ 3 Février 1912 ✤

VIE AU GRAND AIR

RENAUD DE LA FRÉGEOLIÈRE

LE CHAMPION FRANÇAIS DE BOBSLEIGH

(Voir son article page 79.)

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

PARFUM ULTRA PERSISTANT
CAMPÉADOR ED. PINAUD

ATUIT & FRANCO ALMANACH DU JARDINIER
primes off. à ses lecteurs. Calend' et dictionnaire
. hortic. Tous renseignements possibles pr jardins.
EMAIRE, grainier-horticul', 103, bd Magenta, Paris.

FAUTEUILS mûs par la personne assise
DUPONT
10, rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Envoi Fco du Catalogue
Aucune Succursale

e FERMES & CHATEAUX

SPORTS D'HIVER
Bobsleigh
Patinage
Ski
L'air vif et le froid abiment la peau.
Pour prévenir ces inconvénients,
employer chaque jour la célèbre
CRÈME SIMON
Souveraine contre Crevasses, Gerçures.
MEMBRE DU JURY, HORS CONCOURS, TURIN 1911

EXPORT-AERO
202, Rue St-Denis, PARIS
JOUETS
GROS Tél. 209-69 DÉTAIL
Tous les Modèles
Spécialité d'Aéroplanes
Jeux de Salon
Jouets Scientifiques
Les Boxeurs
(Dernier Succès)
Catalogue franco

L'HUILE QUI GRAISSE LE PLUS
Vacuum
Mobiloil
Dans les Principaux Garages

NOS ÉCHOS

Laquez vous-mêmes.

"BENGALINE" est une peinture émail ectionnée qui s'emploie très facilement et e d'elle-même un laquage parfait, sur meubles, cadres, bibelots, etc.
"BENGALINE" s'emploie sur tout et partout.
vente à tous les rayons de Droguerie.

Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée — *Stations hivernales* (*Nice, Cannes, nton, etc.*).

Billets d'aller et retour collectifs de 1re, 2e 3e classes, valables 33 jours, délivrés jusau 15 mai dans toutes les gares P.-L.-M., familles d'au moins trois personnes pour : Cassis, La Ciotat, St-Cyr-la-Cadière, Ban, Ollioules-Sanary, La Seyne-Tamaris-sur-r, Toulon, Hyères et toutes les gares situées re Saint-Raphaël, Valescure, Grasse, Nice Menton inclusivement.

Minimum de parcours simple : 150 kilom.

Faculté de prolongation de une ou plusieurs iodes de quinze jours, moyennant un supment de 10 o/o du prix du billet pour chae période.

Arrêts facultatifs aux gares situées sur inéraire.

Demander les billets quatre jours à l'avance a gare de départ.

Officiers Ministériels

VENTE en la mairie de Saint-Hilaire-du-Harcouët (Manche), par Me NORMAND, notaire, le lundi 10 février 1912, à 10 heures 1° Propriété dite **MOULIN DES HAYES** sise commune de Le St-Martin-de-Landelles. Mise à prix : 3.500 francs. 2° Un pré **SIS MEME COMMUNE** lieudit "Les Oiches". Mise à prix : 2.000 francs. S'adresser à Mes DETROYE et GILLET, avoués à Paris et au notaire.

Maison à Paris **RUE D'ARMAILLE** 21 *bis*. Cce : 474 mètres. Revenu : 28 864 francs. M. à p. : 360.000 fr. A adj. s. 1 ench. Ch. not., 6 fév. S'adr. Me PÉRÉ, not., Paris, 9, place des Petits-Pères et à Me BERTRAND, architecte, 152, bd Malesherbes.

VILLE DE PARIS

A adj. sur 1 ench., Ch. des Not. Paris, 13 février 1911. 5 Lots de **TERRAIN** r. Théodore-Deck. Surf. : 266 m. à 331m. env. M. à p. : 70 fr. le m. S'ad. Mes DELORME et MAHOT DE LA QUÉRANTONNAIS, d. en.

HOTEL à Par. **R COPERVIC** 41-43, av. const rapp. Cce : 2.697m. M. à p. : 1.600.000 f. 2° **DOMAINE** du Chillou à Vasles (Deux-Sèvres). Chât. 10 fermes; 8 o h. M. à p. : 750.000 f. Adj. Ch. n. Par. 27 fév. S'ad. Mes MAHOT DE LA QUÉRANTONNAIS, THION DE LA CHAUME et CRÉMERY, not., 17, r. Ville-l'Evêque, Par., dép. en., et à Me BOUTET, n. à Menigoute.

Neuilly-sur-Seine. A adj. Hôtel-de-Ville, 28 février, 3 heures. 400 mètres de terrain, 54, r. de Sablonville. Mise à prix : 80.000 fr. S'ad. Me BRAULT, not. audit lieu.

2 MAISONS à Paris 1° rue du Jura. Cce : 1147 mèt. Revenu : 9.010 fr. Mise à prix : 75.000 fr. 2° r. Oudry, 16. Cce : 146 m. Rev. : 8.230 fr. M. à p. : 70.000 fr. A adj. s. 1 ench., Ch. not., 27 fév. S'ad. aux not. Mes LABOURET et SALLE, n., 154, bd Haussmann, d. en.

Terrain à Paris, bd Exelmans, 4 et 6. Cce : 769 mètres. Mise à prix : 50.000 fr. Terrain à Billancourt, av. des Moulineaux, 90, présumé. Loué avec prom. de vente. Cce : 3.278 m. M. à p. : 20.000 fr. Adj. Ch. not. Paris, 27 fev. Me FAUCHEY, notaire, Paris, 3, rue du Louvre.

VENTE au Palais, à Paris, le 21 février 1912, à deux heures. En deux lots. 1°
HOTEL A NEUILLY-SUR-SEINE
58, rue Charles-Laffitte. Contenance : 340 mètres environ. Revenu brut environ : 3.600 francs. Mise à prix : 50.000 francs. 2° **PROPRIETE A PUTEAUX** Place de la Défense, 63, 65, 67 69 et avenue de Saint-Germain, 71. Contenance : 3.495 mètres environ. Revenu brut environ : 7.448 francs. Mise à prix : 100.000 francs. S'adresser a Mes MARQUIS-BOUDAILLE, BONNIN, avoués, THION DE LA CHAUME, notaire.

Lire "MUSICA"
Paraissant le 1er de chaque mois

Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée. — *Service des bagages à domicile.*

Depuis le 1er mai, la Société anonyme des Voyages Duchemin, d'accord avec la Compagnie P.-L.-M., a organisé un service spécial de livraison à domicile des bagages des voyageurs arrivant à Paris par le rapide de Marseille à 8 heures du matin et par le *Calais-Méditerranée* à 8 h. 50 du matin ; ces bagages peuvent être transportés à domicile par un fourgon automobile dans les 8e, 16e et 17e arrondissements, le matin même avant midi.

Ce service a lieu tous les jours, sauf le dimanche, au tarif ordinaire.

BONBONS CLÉO
DÉDIÉS AU MONDE ÉLÉGANT
CHEZ CONFISEURS & PATISSIERS
GROS : 34 RUE SEDAINE PARIS

La Vie au Grand Air

N° 698 — 3 Février 1912

ABONNEMENTS :
France . . . . . 24 francs.
Étranger. . . . . 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre-Lafitte et Cie February 3rd 1912.

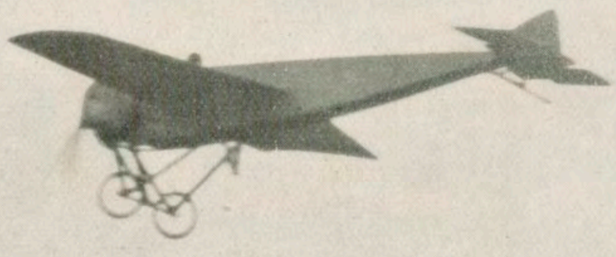
AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes.

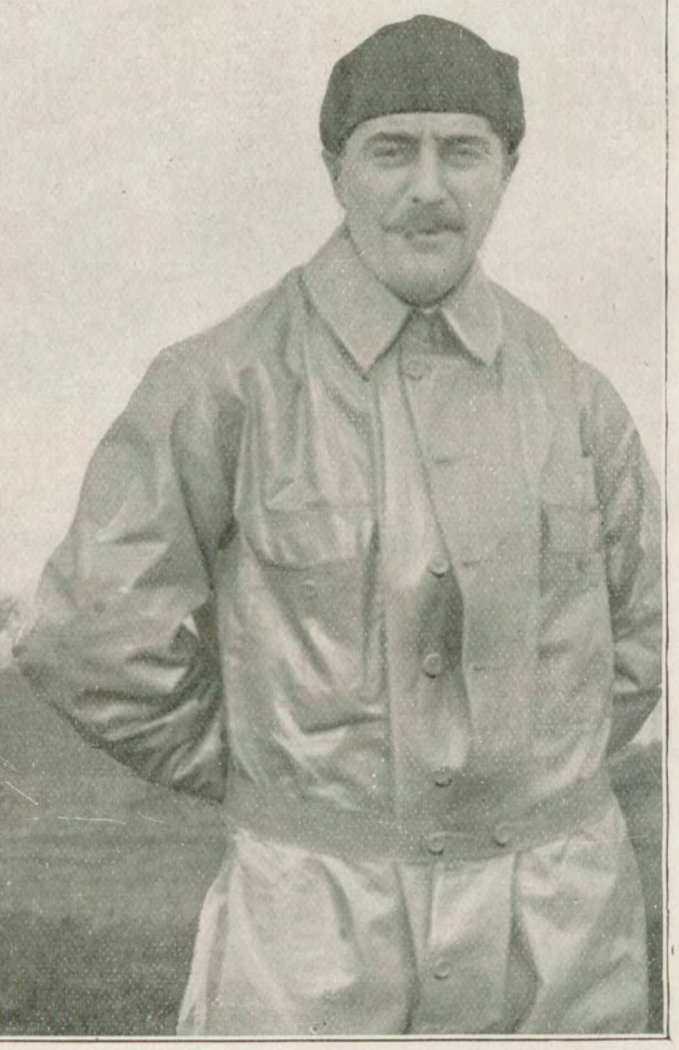
LE RALLYE-AUTOMOBILE DE MONACO : LA VOITURE DE NAGEL ENLIZÉE DANS LES NEIGES[1]

Le rallye-automobile qui vient de se disputer présentait un vif intérêt par la diversité des villes choisies comme point de départ. Du 13 janvier au 24, les départs furent donnés de Saint-Pétersbourg d'abord (3.257 kilomètres) d'où seul partit Nagel, de Berlin (1.700 kilomètres), d'Amsterdam (1.642 kilomètres), de Bruxelles (1.340 kilomètres), de Vienne (1.319 kilomètres), de Boulogne-sur-Mer (1.272 kilomètres), du Havre (1.229 kilomètres), de Paris (1.020 kilomètres), de Genève (670 kilomètres) et de Turin (544 kilomètres). Nagel eut à lutter contre toutes les rigueurs de l'hiver russe. Dans le médaillon, Nagel à Monaco.

(1) Voir pages 72.

LA CHUTE DES RECORDS [1]





MAURICE TABUTEAU BAT LES RECORDS DE 200 A 300 KILOMÈTRES

Le 24 janvier dernier, Maurice Tabuteau, le détenteur de la Coupe Michelin 1910, s'est signalé à l'attention du public par une magnifique prouesse. Sur un monoplan, muni d un 50 chevaux seulement, il s attaqua avec succès aux records des 200 à 300 kilomètres. Il couvrit les 200 kilomètres en 1 h. 54 m. 21 s. (ancien record ; 2 h. 18 m. 30 s. par Aubrun) ; les 250 kilomètres en 2 h. 22 m. 57 s. 3/5 (ancien record : 3 h. 4 m. 28 s., par Pierre Marie) ; et les 300 kilomètres en 2 h. 54 m. 43 s. 4/5 (ancien record : 3 h. 40 m. 55 s. par Pierre Marie). (*Détails techniques : monoplan Morane, moteur Gnôme, magnéto Bosch, hélice Chauvière.*)

(1) Voir l'article de Tabuteau, page 72

SOMMAIRE

R. de la Frégeolière .. .. Couverture.
Le rallye-automobile de Monaco. 69
La chute des records 70
Dix années de navigation aérienne, par LE COMTE DE LA VAULX 71
La grande course d'aviation de 1912, par ANDRÉ BEAUMONT 71
A propos du rallye de Monaco, par GEORGES PRADE .. 72
Impressions de record man, par MAURICE TABUTEAU. .. 72
Les championnats d'Allemagne, par MAX DECUGIS.. .. 72
Le rallye-automobile de Monaco. 73
Le Carnet du Sportsman.. 74
Bathiat vole 100 kilomètres en 41 m. 29 s. 3/5 75
Le match France-Belgique. 75 77
Les Championnats de Paris de rugby 76
La soirée de boxe, par J. M.. 78
La question du Bobsleigh, par R. DE LA FRÉGEOLIÈRE.. 79
L'enfant « qui ne profite pas », par GÉO LEFÈVRE 79
Le coup à l'estomac, par JACQUES MORTANE 80
Le Petit Dictionnaire sportif.. 80
Le Bloc-Notes de la semaine 81
Les familles de pur sang, par RENÉ RIONDET. 82
Quelques aperçus sur l'équitation, par E. G. SÉE 82
La course des Six Heures, par J.-B. 83
La conduite du Bobsleigh. 84
La vie d'un Champion du Ring, par JIM JEFFRIES 85
Notre concours de Jeffries. 86

AÉRONAUTIQUE

Dix années de Navigation aérienne

Les dirigeables sont indispensables pour l'Aéronautique militaire.

PEUT-ÊTRE me trompé-je, mais c'est dans mon esprit une conviction profondément ancrée : lorsqu'un recul suffisant —, cinquante ou soixante années peut-être —, permettra de bien saisir les aspects saillants et significatifs de notre époque, les progrès merveilleux accomplis de nos jours par la locomotion aérienne se dégageront d'eux-mêmes comme un des traits les plus caractéristiques de ce temps.

Certes, je ne méconnais point la part glorieuse des siècles passés, les efforts tenaces et héroïques de tant de chercheurs acharnés depuis l'éveil de l'intelligence humaine à annexer à notre domaine l'Océan aérien. Déjà, il y aura tantôt cent trente ans, le génie des Montgolfier nous apportait un premier résultat ; dès 1884, Renard et Krebs faisaient un nouveau pas en avant en inventant et construisant le premier ballon que l'on ait vraiment pu diriger; de puissants esprits, d'ingénieux chercheurs, au cours du dernier siècle, s'acharnaient à l'ultime problème du vol mécanique et en fournissaient même, tel Penaud, une première solution de principe.

Mais il y a seulement onze ans, l'aéronautique dans toutes ses branches paraissait végéter. Les chercheurs se heurtaient à l'indifférence générale et les premiers résultats acquis et utilisables n'avaient pourtant donné lieu qu'à des applications peu importantes. Le bon grain, semé au prix de tant d'efforts, semblait stérile, lorsque tout à coup, il a germé, levé, mûri et fourni l'admirable moisson que nous récoltons aujourd'hui.

C'est à ces dix années si fécondes que j'ai cru devoir consacrer mon récent volume, *Le triomphe de la Navigation Aérienne*. Je me suis efforcé d'y garder sa part légitime à chacun des trois types d'engins aéronautiques utilisés de nos jours.

Si l'aérostat proprement dit, si génialement conçu dès sa naissance, n'a guère pu faire de nos jours de progrès techniques importants, de 1900 à 1910, ses applications se sont étendues et perfectionnées d'une manière inespérée, tant au point de vue sportif qu'au point de vue scientifique.

Plus récemment venu, le dirigeable dont les premières applications pratiques remontent à 1905, a rapidement conquis sa place dans toutes les grandes armées du monde par des perfectionnements successifs.

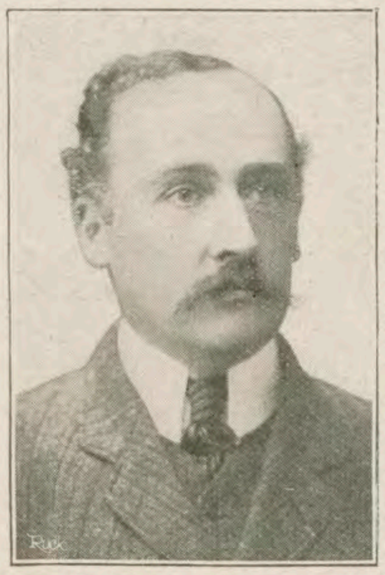
Mais plus rapides encore ont été les progrès de l'aéroplane né d'hier, et dont les succès se poursuivent avec une régularité et une constance qui lui assurent une place à part dans l'histoire des grandes applications de la science.

Tout cela, c'est la moisson de dix années, l'œuvre dont je me suis efforcé de retracer à larges traits le tableau saisissant. J'ai cru y apporter toute l'impartialité voulue et échapper à tout reproche de parti-pris, ce qui a d'ailleurs été reconnu par de bons juges.

Mais cette impartialité même a pu m'être reprochée, car on est toujours le sectaire de quelqu'un. Pour certains aviateurs fanatiques, j'aurais le tort grave de soutenir que dans l'état actuel des choses, l'on a eu tort, parfois, de faire, au point de vue militaire, trop bon marché des services éventuels du dirigeable. Je n'ai rien à ajouter à ce que j'ai dit des applications guerrières de l'oiseau mécanique. Il suffit de voir pour constater le rôle éminent et sans cesse agrandi qu'il doit jouer dans les conflits futurs.

Mais dans ces chocs terribles et redoutés, il y aura longtemps, toujours peut-être, à considérer le ballon dirigeable comme un facteur essentiel du résultat final, sans parler des diverses applications utilitaires et scientifiques auxquelles il semble plus particulièrement apte... Je ne conteste pas les inconvénients de l'aéronat; il est encombrant, il est coûteux comme le sont d'ailleurs aussi les cuirassés, mais malgré toutes les sujétions qu'il impose, il aura son rôle a côté des aéroplanes dans les guerres futures.

Tels qu'on sait les construire aujourd'hui, les grands aéronats de guerre peuvent fournir sans escale — les exploits récents de l'*Adjudant-Reau* et de plusieurs dirigeables allemands l'ont prouvé — un millier de kilomètres et même davantage. Ce rayon d'action, plus étendu de beaucoup que celui des meilleurs aéroplanes actuels, les désigne pour les grandes reconnaissances stratégiques. Ils peuvent pénétrer au loin dans le territoire ennemi, voir ce qui se passe bien au-delà des forces de première ligne et des réserves, jusqu'au cœur du pays.



LE Cte HENRY DE LA VAULX

De plus, la charge utile considérable qu'ils emportent permet de les transformer en engins offensifs redoutables. Ce n'est pas quelques bombes plus ou moins efficaces, comme celles des aéroplanes, mais bien des milliers de kilogrammes d'explosifs, qu'un grand croiseur aérien ira lancer, avec une précision plus grande, sur les approvisionnements en vivres et en munitions de l'ennemi, sur les grandes gares, les nœuds de concentration, les ponts et viaducs importants, les points stratégiques que leur distance pourrait faire croire invulnérables, les citadelles ou les villes ouvertes qui n'ont, elles, aucun moyen vraiment pratique de se soustraire à ses coups redoutables.

L'on trouvera aussi qu'on s'est peut-être trop pressé d'affirmer qu'un dirigeable est à la merci d'un aéroplane ou d'une escadrille d'aéroplanes, lorsqu'on saura que, dès à présent, certains dirigeables militaires allemands peuvent avoir à leur bord, sans inconvénient pour eux ni surcharge excessive, des mitrailleuses dont le champ de tir permet de défendre à tous intrus aériens l'approche de leurs flancs et même de leur interdire toute attaque par la région supérieure, région que l'on pensait impossible a protéger.

Notez, que ces grands ballons ne sont pas gênés par les quelques dizaines de kilogrammes d'un appareil de télégraphie sans fil, permettant à l'équipage de rester à chaque instant en communication avec le chef qui les envoya en mission, soit pour recevoir ses ordres, soit pour lui transmettre au fur et à mesure les renseignements recueillis. Certains aéronats militaires allemands sont munis d'appareils de T. S. F. de 500 kilom. de portée. Les transmissions les plus lointaines obtenues en aéroplane, par des appareils forcément plus réduits et moins puissants, n'excèdent pas une quarantaine de kilomètres et encore combien précaire en est le maniement.

En outre, le dirigeable est parfaitement apte aux voyages nocturnes. Ces voyages sont extrêmement difficiles en aéroplane, d'abord à cause de la vitesse indispensable de l'appareil qui ne permet pas de bien distinguer le sol, et aussi à cause de la quasi-impossibilité de descendre et de repartir sans dommage la nuit, si l'atterissage vient à s'imposer. Par un phénomène digne de remarque, le dirigeable qui rôde dans les ombres nocturnes est très difficilement aperçu, à peine deviné par les observateurs terrestres, alors que son équipage au contraire distingue avec une netteté très suffisante ce qui se passe ou ce qui existe sur le sol.

Autre reproche : le dirigeable, dit-on, est trop lent; il ne peut sortir que dans certaines conditions qui n'existent pas là majeure partie des jours de l'année. Celà pouvait être allégué lorsque nos meilleurs aéronats arrivaient péniblement a faire 35 à 37 kilomètres de vitesse propre. Mais les choses ont changé. Le plus rapide navire aérien de la flotte française, le *Capitaine Ferber*, fait déjà 55 kilomètres à l'heure, ce qui augmente singulièrement les possibilités de sortie, et les derniers aéronats allemands ont une vitesse de 72 kilomètres. Les nôtres en feront, autant, lorsque l'Etat exigera des constructeurs qui les fournissent, les mêmes vitesses. A 72 kilomètres à l'heure, c'est pratiquement la sortie possible par tous les temps sauf par grande tempête, si l'on considère comme négligeable les risques de perdition, ce qui est de règle en temps de guerre, où les pertes en matériel ou en hommes sont peu de choses, au regard du résultat à atteindre.

Ne cédons point, par conséquent, à la pression des idées préconçues. Développons notre flotte d'aéroplanes dont les qualités merveilleuses augmenteront d'effet a raison même de leur nombre. Mais ne sacrifions point à la légère l'aéronat perfectible lui aussi, dont les services militaires, complémentaires de ceux de nos plus lourds que l'air, peuvent apporter à nos armes un appui extrêmement précieux, appui que les circonstances peuvent rendre indispensable et décisif.

HENRY DE LA VAULX

AVIATION

La grande Course d'Aviation de 1912

André Beaumont nous dit à son tour ce qu'elle doit être.

ON a lu, dans les deux derniers numéros de la *Vie au Grand Air*, les opinions des personnalités consultées au sujet du genre de compétitions à créer pour l'aviation en 1912; si ces opinions étaient toutes pareilles, il serait facile d'en faire un résumé, et d'en tirer un règlement satisfaisant tout le monde. Mais au contraire, les idées émises diffèrent presque toutes, et il n'y a pas lieu de s'en étonner, puisqu'elles sont l'expression d'intérêts bien divers. Les grands promoteurs de l'aviation parlent un langage, les constructeurs un autre, et les pilotes ont aussi leur façon de penser.

Cependant, il se dégage de toutes ces réponses des aspirations et des craintes communes, et c'est sur ce terrain d'entente que nous devons nous placer, pour édifier un projet qui obtienne l'approbation générale

Remarquons d'abord, pour procéder par ordre, que le grand prix de l'Aéro-Cible, fondé par M. A. Michelin, était une épreuve qui s'imposait, et que, de plus, elle vient en son temps. Après l' « aéroplane-éclaireur », nous devions, en effet, nous occuper de l' « aéroplane destructeur » et quand l'initiative privée aura mis au point une pareille application de nos « avions », il serait souhaitable de créer dans l'armée deux prix militaires annuels, réservés aux officiers : un prix de service d'éclairage et un prix de lancement d'explosifs.

L'organisation du premier se conçoit facilement ; quand au second, il serait désirable qu'il consistât en la destruction d'un pont de fortune ou d'un aiguillage de chemin de fer, etc... Les marins auraient aussi des prix analogues, affectés à des recherches de torpilles sous-marines, ou de sous-marins, et à des expériences d'aéro-balistique.

Mais revenons au projet qui nous occupe plus spécialement. Nous avons remarqué l'unanimité des constructeurs à demander une manifestation la moins coûteuse et la plus probante possible, d'autre part, le désir pour tous de faire réaliser et de faire constater, dans nos machines, un progrès sur celles de l'année dernière. Eh bien ! il semble qu'on pourrait résumer ces desiderata dans une formule également économique (peut-être même rémunératrice), progressiste, sportive et surtout bien française ! Un simple « Tour de France » serait, pensons-nous, la solution du problème. Mais surtout et avant tout, ayons le souci de rester chez nous, pour mener à bien cette mise au point définitive de l'aviation ! Il y a encore assez de place en France pour une course d'aéroplanes !

Ensuite, voici quelles seraient les conditions du progrès : un passager-mécanicien obligatoire serait seul autorisé à soigner et à réparer l'appareil par les moyens du bord. Donc, plus d'équipe de mécaniciens, d'appareils, ni de moteurs de rechange à envoyer à l'avance dans les escales prévues (précautions antisportives et onéreuses). Des hélices et des roues seraient seules permises. Toutes les autres pièces seraient poinçonnées.

La base du classement serait évidemment la vitesse, car il est bien difficile d'en choisir une autre, mais pour mettre en ligne, avec toutes leurs chances, certains appareils qui peuvent avoir sacrifié une part de vitesse à la régularité de la marche; tout concurrent ayant eu une panne entre les escales réglementaires subirait une pénalisation d'une ou plusieurs heures en plus du temps de son immobilisation.

Il y a toute chance que, sur un long parcours, l'appareil possédant les deux qualités primordiales de la sécurité et de la régularité se classe dans les premiers. D'ailleurs, tout appareil arrivé dans ces conditions recevrait une prime fixe suffisamment élevée pour dédommager et la maison et son pilote. Enfin, dans cette

catégorie, les deux premiers recevraient des prix importants. Quant aux autres maisons moins heureuses, mais ayant par leur effort concouru au succès de l'entreprise, elles seraient indemnisées par un pourcentage judicieux, prélevé sur les recettes des aérodromes des villes-escales.

Ainsi, nous aurions en 1912 notre grande course d'aéroplanes, course à la fois sportive et bien française, acheminant l'aviation vers le grand tourisme aérien et donnant à tous la confiance qui est le critérium du progrès.

André Beaumont.

AUTOMOBILE

A propos du Rallye de Monaco

Les règlements où intervient l'appréciation du jury sont à redouter.

Les épreuves automobiles, sans aller jusqu'à retrouver la gloire d'antan, sans aller jusqu'à ressusciter les fanfares triomphales des Paris-Berlin, des Paris-Madrid et des Coupes Gordon-Bennett d'antan, paraissent retrouver un certain regain d'actualité. Changement de génération. La génération de jadis, celle des premiers jours, des premières batailles historiques, en a assez, moralement et physiquement. Elle a enrichi et elle s'est enrichie. Elle est casée. Elle en est aux sports en chambre, à la lutte contre l'abdomen, ou aux sports de la quarantaine, voire de la cinquantaine, la chasse, le golf...

D'autre part, elle a récolté le fruit des grandes batailles livrées jadis, au cours desquelles, avec insouciance, avec gaieté, avec héroïsme souvent, elle se prodigua sans compter, passant des jours, passant des nuits, parcourant à toute allure les caniveaux, les dos d'ânes et les virages de toutes les routes de France et d'Europe. Aujourd'hui, chacun est à son poste commercial important, il a charge d'intérêt et charge d'âmes. D'autres se sont retirés et confortablement assis dans l'existence, ils regardent à leur tour la grande bataille de la vie.

Aussi longtemps que cette génération première, qui a en somme créé l'automobile, représenta, elle seule, et son industrie et son sport, le sport et l'industrie évoluèrent avec elle. Ils furent tour à tour brillants, calmes, fatigués même; la sagesse parla, et chacun se redit la devise fameuse du poète latin Lucrèce : *Suave mari magno*. Il est doux, au bord de la mer, de regarder la tempête, et de se sentir à l'abri des orages.

Heureusement pour le sport automobile, une nouvelle génération a poussé, qui arrive aujourd'hui à l'âge où ses aspirations, mêlées à ses intérêts, reconstituent un monde sportif nouveau dans l'industrie automobile. Jeunes conducteurs habiles, ou gentlemen, ou mécaniciens, voulant ou la gloire ou l'argent; jeunes maisons qui ont créé d'excellents véhicules, avec lesquels on peut tout entreprendre et tout réussir, mais que l'on ne connaît pas assez encore, que le grand public ignore, parce que l'époque était passée des grandes campagnes qui illustraient à jamais un homme ou une marque.

Aussi, toutes les épreuves automobiles ont-elles du succès depuis deux ans. Que ce soient des courses de vitesse pure ou des épreuves de longue haleine, que ce soient des concours de véhicules industriels ou bien des courses de tourisme, ou encore une simple promenade à grande allure et à toute vitesse, comme ce dernier Rallye automobile de Monaco qui vient de se disputer avec un succès inouï sur la Côte d'Azur, et qui amena dans l'élégante principauté monégasque 53 voitures venues de tous les points de l'Europe, parties à heure fixe de Paris, du Havre, de Bruxelles, d'Amsterdam, de Berlin, et même de Pétersbourg, pour ne point parler de Vienne et de Genève.

Ce qui est le plus difficile à établir dans un pareil concours, c'est le classement. On a médit de la vitesse, et l'on a déclaré qu'elle était absurde. Elle l'est en effet, au-delà d'une certaine limite. Au début, lorsque dans une course le gagnant atteignait de Paris à Bordeaux, par exemple, 52 kilomètres à l'heure, et le second 45 kilomètres, il n'était pas douteux que la voiture du premier ne fût meilleure que celle du second.

Aujourd'hui, comme dans le Grand Prix d'Amérique, en 1910, on voit sur 667 kilomètres, le gagnant Bruce Brown prendre 3/10 de seconde au second Hémery, qui n'est pas même parti en même temps que lui, du 100 à 115 à l'heure en moyenne, on peut se demander quelle est la supériorité du premier sur le second !

Néanmoins, il n'y a que la vitesse et les kilomètres qui donnent une notion claire, absolue et sans réplique.

La seule partie faible d'un concours comme le Rallye de Monaco, c'est que le règlement est obligé de faire entrer en ligne de compte, dans le classement, d'autres éléments, plus intéressants peut-être, mais qui ne se chiffrent pas automatiquement d'eux-mêmes, qu'on est forcé d'apprécier. Or, qui dit appréciation dit erreur possible. Qui dit erreur possible dit réclamation extrême, car, si vexé que soit un concurrent d'être battu d'un dixième de seconde, il est bien obligé de l'admettre. C'est un fait. Mais jamais vous ne lui ferez admettre que sa carrosserie soit moins confortable, ou en moins bon état, ou moins élégante que celle de son concurrent, surtout si cette constatation lui coûte la victoire espérée. Notez que ce n'est pas une critique du règlement particulier. Nous savons qu'on ne peut point transformer en piste, pendant plusieurs jours, toutes les routes d'Europe, ce qui, d'ailleurs, ne pourrait même pas constituer la base unique du classement, puisque les routes, et par conséquent les vitesses possibles, comme les distances, sont différentes, il a fallu bien trouver autre chose.

Constatons même qu'on a mis dans ce règlement à peu près toutes les données certaines qu'on pouvait y mettre, c'est-à-dire la distance totale parcourue, la vitesse kilométrique moyenne obtenue, jusqu'à concurrence de 25 kilomètres à l'heure, car il faut se conformer aux lois sur la circulation, le nombre de personnes transportées, etc.

Tout cela est net, précis, sans ambages. Il peut y avoir inégalité de traitement, on peut avoir avantage à partir d'un point plutôt que d'un autre, afin de totaliser les kilomètres ou d'obtenir plus facilement la moyenne. Mais enfin, chacun n'a qu'à choisir. Nul n'est forcé de partir d'ici plutôt que de là. S'il y a erreur d'appréciation, elle provient du concurrent qui ne peut s'en prendre qu'à lui-même.

Malheureusement, il a bien fallu adjoindre d'autres éléments, ceux-là même qui paraissent le plus nécessaires, l'état des voitures, des carrosseries à l'arrivée, le confortable, l'élégance. Or, ceci constitue environ 40 points sur un total moyen qui atteindra difficilement 80 points. C'est 50 %, laissé à l'appréciation, c'est beaucoup.

J'ajoute que je trouverais que c'est encore beaucoup plus si j'étais du jury. C'est là que la sagesse est difficile, c'est là que les erreurs judiciaires sont le plus graves, pour le juge au moins. Car, enfin, si vous condamnez un homme à mort, quand il est innocent, c'est très regrettable pour lui, mais il ne se plaint pas beaucoup plus que s'il était coupable, et on l'emmène, ce qui le rend discret.

Innocents ou coupables, les chauffeurs jugés sont redoutables et bruyants.

Georges Prade.

AVIATION

Impressions de recordman

Il faut de l'énergie pour tourner trois heures sur un aérodrome.

Il n'est pas très commode d'intéresser les lecteurs de la *Vie au Grand Air* avec le récit d'un vol aussi mortellement ennuyeux que celui qui m'a valu l'autre mercredi le record du monde de vitesse depuis les 200 jusqu'aux 300 kilomètres. J'avais surtout l'intention de montrer qu'avec un appareil ordinaire, muni d'un moteur de 50 chevaux du type courant, on pouvait dépasser le 100 kilomètres à l'heure pendant trois heures, durée d'une bonne étape de voyage ordinaire.

Comme péripéties, je n'en ai pas eu d'autres que d'être continuellement gêné par des élèves qui faisaient des huit pendant que j'accomplissais des ronds.

Furieux d'être retardé par eux, je griffonne des supplications sur une feuille de mon carnet et je la jette à mon passage devant les commissaires. Ils ne voient rien et pourtant j'avais mis toute ma force de persuasion, toute mon âme dans ces quelques lignes que je leur dédiais. Je recommence, rien encore.

Au paroxysme de la colère, je lance une nouvelle feuille, mais cette fois dans mon portefeuille entouré de mon cache-nez. J'entends un bruit sourd, c'est ma boule de laine qui accroche mon stabilisateur. Une seconde d'émotion ! Puis le vent dégage mes ailerons fort à propos. Je suis sauvé.

C'est une bêtise que je ne recommencerai pas.

On arrête enfin les élèves. Il est bien temps ! Je n'ai plus que 20 minutes à tourner. Encore quelques coups d'œil suppliants à ma montre qui ne veut pas marcher. Mais qu'est-ce qu'elle a donc ? Ce n'est pas possible, elle doit être arrêtée !

Enfin, les trois heures sont écoulées. Tout va bien. Un coup de cloche et me voilà à terre par un superbe vol plané de un mètre de haut ! On fait ce qu'on peut !

Maurice Tabuteau.

TENNIS

Les championnats d'Allemagne

Les joueurs français se sont couvert de gloire Outre-Rhin.

Pour la deuxième fois, le Bremer Lawn Tennis Club organisait l'autre semaine, les championnats d'Allemagne Courts Couverts. Je retournais défendre mon titre, amusant pour un Français, de champion d'Allemagne. Une petite troupe française m'avait accompagné. Ma femme devait me seconder en mixte et Jousselin faisait équipe avec moi en doubles; Gault et Poulin jouaient ensemble et Chelli et Arangi suivaient, pour les handicaps.

Ce fut une vraie invasion française, car malgré de très forts joueurs allemands et autrichiens, nous revînmes couverts de lauriers et chargés de butin.

A quoi faut-il attribuer les succès des joueurs français dans ce tournoi? Ceux qui étaient venus avec moi n'étaient pas ce que nous avons de meilleur

LE TEAM FRANÇAIS EN ALLEMAGNE
Debout : Chelli, Gault, Poulin, Max Decugis.
Assis : Arangi, Mme Decugis, Jousselin.

comme joueurs; tandis que du côté allemand, Kreuzer est l'égal de Froitzheim et bat régulièrement Rahe; Spies est considéré comme un des meilleurs Allemands et s'entre-bat avec R. V. Williams, le vainqueur de Laurentz. Enfin, Wessely est champion d'Autriche et, comme à Wiesbaden, il y a deux ans, peut faire jeu égal avec Wilding.

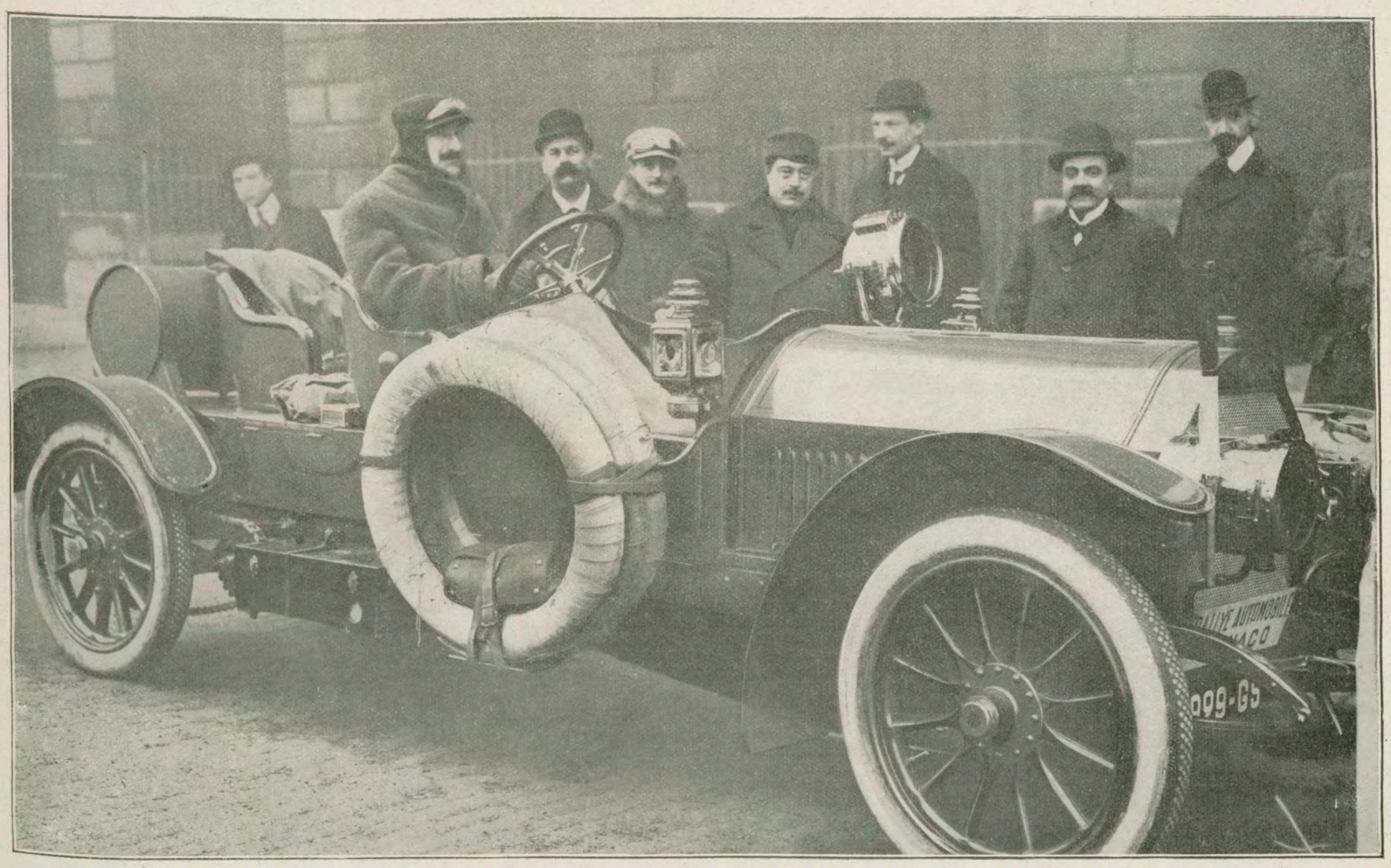
Nous croyons que les Français ont dû leur supériorité à une plus grande variété dans le jeu et à leur habileté au filet. Les Allemands ne bougeaient pas du fond du jeu et opposaient un jeu sûr et énergique formé de longs drives bien placés. Leurs services étaient mauvais et trop lents en seconde balle, sauf Spies cependant, qui la coupe beaucoup, mais n'en tire aucun profit en ne la suivant pas au filet. Tous ces joueurs ont un style qui ressemble au pas de parade; mouvements raides, sans souplesse et aucune vivacité dans le jeu.

Les lobs, également, ne leur sont pas familiers; ils sont peu habitués à smasher et partant mauvais en volées hautes. Tandis que chez nous, le jeu de filet est tellement pratiqué, qu'un excellent lob est presque l'unique coup par lequel on puisse se débarrasser d'un joueur au filet. Nous sommes maintenant très vites et très adroits à la volée et il est difficile de passer un joueur par un drive partant du fond du jeu. On en est donc venu à faire plus de lobs, et par conséquent plus de volées hautes !

Si nous n'avions pas eu, à Brême, cette supériorité au filet, nous étions battus; car nos adversaires étaient beaucoup plus réguliers que nous au fond du jeu. En doubles, l'exemple est encore plus frappant qu'en singles. Quatre français étaient a la finale et cependant Kreuzer et Wessely jouaient ensemble. Ces deux excellents joueurs, semble-t-il, auraient dû se classer en finale; eh bien ! quand ils se sont trouvés contre deux adversaires plantés au filet et qui ne laissaient rien passer, ils n'ont su que faire, ne pouvant y aller eux-mêmes, et se sont fait battre.

Max Decugis.

LE RALLYE AUTOMOBILE DE MONACO



LE RAID DE LA 40-CHEVAUX GOBRON-BRILLIÉ DE DENONCIN

Robert Denoncin, parti de Paris, le 22 janvier, pour les 1.020 kilomètres qui le séparaient de Monaco, est le seul concurrent qui ait effectué le parcours d'une seule traite, arrivant 1er des Parisiens à Monaco avec 4 heures d'avance sur son suivant immédiat. C'est là un beau succès pour la 40-chevaux Gobron-Brillié qu'il pilotait.

LE DÉPART DE NAGEL, A SAINT-PETERSBOURG

Classé 9e, André Nagel qui accomplit un parcours de 3.257 kilomètres eut à lutter continuellement contre les intempéries en Russie. Par 19° au-dessous de 0, il devait sans cesse descendre de sa voiture pour se frayer un passage à travers la neige.

L'ARRIVÉE A MONACO DE PAUL MEUNIER

Paul Meunier a reçu le 3e prix : il était venu du Havre (1.229 kilomètres) dans une 40-chevaux, berline à conduite intérieure, avec sept personnes. On juge, d'après les vêtements de soirée des voyageurs, qu'ils se considéraient comme dans un salon.

LE CARNET DU SPORTSMAN

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 4 FÉVRIER.—Association. Coupe Inghram: Paris contre Haute Normandie, et Pyrénées contre Atlantique.

DIMANCHE 4 FÉVRIER. — Rugby. Match Paris Université Club contre Vaugirard. Racing contre Sporting.

DIMANCHE 4 FÉVRIER. — Cyclisme. Palais des Sports: Match Friol-Hourlier-Schilles.

DIMANCHE 4 FÉVRIER. — Hippisme. Courses à Vincennes (trot) et à Pau.

JEUDI 8 FÉVRIER. — Hippisme. Courses à Vincennes (trot) et à Pau.

JEUDI 8 FÉVRIER. — Sports d'hiver. Départ de la caravane d'*Excelsior* pour les Pyrénées, et de celle du T. C. F. pour l'Auvergne.

SAMEDI 10 FÉVRIER. — Boxe au Wonderland.

Le premier soldat Brégi !

Le sapeur-aviateur Henri Brégi est allé de Fez à Casablanca en service commandé. Si cette expédition avait échoué, les indigènes n'auraient pas manqué de nous tourner en ridicule. Réussissant, elle établissait notre prestige de façon durable. Grâce à sa valeur, le jeune Brégi atteignit le but et un enthousiasme mérité salua cette prouesse. Nous espérions tous qu'une récompense prochaine viendrait remercier le valeureux sapeur qui, par ce raid, avait tant fait pour son pays.

L'inscription au tableau pour la médaille militaire étaitbien, mais on était en droit d'attendre la Légion d'honneur pour celui qui, avec un passager, avait fait le premier grand voyage aux colonies.

Outre que Brégi n'est pas encore médaillé, il est fortement question d'accorder le ruban rouge à celui qui l'accompagna dans les airs et qui parfois était saisi de frayeur. Et le pauvre pilote, comme récompense vient de passer premier soldat!!!

A-t-on craint d'éveiller la jalousie de certains officiers qui ne peuvent même pas voleter au-dessus des aérodromes ?

La Légion d'honneur et les aviateurs.

Peu à peu, les aviateurs connaissent les joies de la goutte de sang à la boutonnière. Mais s'il y eut beaucoup d'appelés aux dernières manœuvres, les élus sont peu nombreux. La dernière promotion porte les noms de Legagneux et de Fourny. Nous sommes trop heureux de la distinction accordée au célèbre « Parigot » qu'est Legagneux. Tout le monde se souvient de ses divers exploits depuis qu'il a débuté dans l'aviation.

Ajoutez à cela que Legagneux est le camarade le plus sûr, le plus loyal et vous jugerez de la satisfaction de tous à la nouvelle de sa promotion dans la Légion d'honneur.

Fourny fut recordman de la distance sans escale et il est toujours celui de la durée. Il est décoré. Tant mieux. Mais on est en droit de regretter qu'il n'ait pas attendu encore et que sa croix n'ait pas été récompenser plutôt Védrines qui y a droit depuis plus longtemps que lui et pour des exploits plus remarquables.

Incohérence régimentaire.

Nous avons reçu, à la suite de nos articles sur l'aviation militaire, la lettre suivante d'un de nos lecteurs :

« Mon cher Joker,

« Faisant de l'aviation depuis trois ans et ayant piloté biplans et monoplans avant de m'établir, je suis parti pour mon service militaire 15 jours après mon retour d'une tournée en Amérique. Quoique connaissant des officiers aviateurs qui m'avaient recommandé, ma feuille ayant été faite pour l'infanterie, je n'ai pu changer mon affectation. Le règlement s'y oppose et je suis toujours dans une petite garnison de l'Est. Sans me prétendre un pilote virtuose, je crois être un bon mécanicien spécialiste et j'ai mon diplôme d'ingénieur de l'école d'électricité. Malgré cela, et quoique ne pouvant faire ni manœuvres ni exercice par suite d'une chute d'appareil qui m'a affaibli les pieds, je suis obligé de rester dans l'infanterie où je ne puis rendre aucun service, au lieu d'être versé dans l'aviation, où mes quelques connaissances pourraient peut-être me rendre utile! »

C'est beau, le règlement!

La fin d'un aérodrome.

L'aérodrome de Pont-Levoy vient de fermer ses portes. Le moment est mal choisi, juste lorsqu'on cherche partout, sur tous les points de la France, des lieux d'atterrissage et des hangars. Cet aérodrome, durant son existence éphémère, avait été le théâtre de vols fameux. C'est là qu'avaient plusieurs fois atterri le pauvre lieutenant Princeteau, le capitaine Bellenger, le lieutenant de Malherbe, le sportsman touriste Etienne Giraud, le regretté Le Lasseur de Ranzay, Jacques Labouchère, Gibert.

Grandeur et décadence : ces vols glorieux permettaient d'augurer mieux de l'aérodrome de Pont-Levoy.

C'est une si belle mort !

Lorsqu'elle alla faire des exhibitions en Amérique, Mlle Hélène Dutrieu, détentrice de la Coupe Femina 1910 et 1911, put constater que les deux aviatrices Américaines. Misses Moisant et Quimby étaient aussi virtuoses et acrobates que des hommes. Les descentes en tire-bouchon, les vols en spirales n'ont aucun secret pour elles.

Mlle Dutrieu émerveillée et profondément émue à la suite d'un vol particulièrement remarquable et périlleux de Miss Moisant, la sœur du regretté John Moisant qui se tua en aéroplane, alla lui présenter ses félicitations et ne put s'empêcher de lui dire :

— C'est très dangereux ce que vous faites!

— Je le sais bien, répondit Miss Moisant, mais j'ai vu mourir mon pauvre frère et c'est une si belle mort que je ne veux pas en avoir d'autre!

L'héroïsme que contient cette réponse ne donne-t-il pas le frisson ?

M. Millerand reçoit.

M. Millerand recevra tous les aviateurs militaires périodiquement, pour écouter leurs desiderata sur l'organisation de la quatrième arme. Bravo! Mais n'est-il pas à craindre que la plupart des visiteurs viennent le trouver, non pas pour parler d'une question noble et défendre une cause grandiose, mais pour tâcher d'obtenir un galon, se plaindre du capitaine X... ou plastronner vis-à-vis du ministre ?

Dans ce cas, ces audiences seraient éphémères. Et pourtant, s'ils voulaient, que d'idées intéressantes nos officiers aviateurs pourraient soumettre à M. Millerand.

Un visiteur de marque...

Le champion du volant Bruce Brown, l'Américain qui s'est adjugé le Grand Prix d'Amérique ces deux dernières années, est à Paris en ce moment. Il faut espérer que nous le verrons dans le prochain Grand Prix de l'A. C. F. où il nous fera apprécier sa maëstria.

C'est bien là un visiteur de marque, de marques d'automobiles même!

La sollicitude du starter.

L'autre dimanche, pendant le match poursuite Marcel Berthet-Brocco, la foule placée en face de la ligne d'arrivée fut quelque peu stupéfaite : le starter s'était débarrassé de son revolver et avait remplacé cette arme par une plus inoffensive, un chronomètre. Avec un soin méticuleux, digne du chronométreur officiel, Bazin, notre sportsman, suivait avec attention l'allure du jeune Berthet. A chaque tour, il lui donnait son opinion et ses conseils :

— Ça va! ça va! Plus vite! Très bien! etc...

Evidemment, les spectateurs étaient buelque peu étonnés de voir cet officiel abandonner les qualités d'impartialité requises. Lorsqu'on assure des fonctions aussi délicates que celles qui consistent à tirer une vingtaine de coups de revolver dans sa journée, on n'a pas le droit de favoriser tel ou tel coureur.

Il faut du souffle, pas trop n'en faut...

On se souvient de la mauvaise exhibition faite récemment par l'excellent boxeur Geo Max contre le moins bon Battling Lacroix. Ceux qui connaissent le professeur Max se rendirent bien compte qu'il était malade. Ils ne se trompaient pas. Le pauvre garçon avait un ami, docteur, qui lui proposa une drogue à base de strychnine et de caféine pour lui donner du souffle. Bien entraîné, Geo Max n'en avait pas besoin, mais on n'a jamais trop de souffle. Au lieu de prendre la moitié de la potion à 8 h. 1/2, l'autre à 9 h. 1/2, il n'espaça que d'une demi-heure les deux absorptions. Résultat : il était devenu un véritable automate, ne pouvant plus bouger les jambes, incapable d'accomplir un mouvement. Il fut battu, naturellement. Et le pire est qu'un empoisonnement du sang ayant suivi, le brave Geo Max fut très gravement malade.

Il se remet lentement et va pouvoir recommencer son entraînement afin de prendre une revanche.

Abe Attell suspendu.

Une mesure, rare dans le noble sport, et dont nous devons nous réjouir, vient d'être prise par la commission de boxe des Etats-Unis. Le champion du monde poids plume, Abe Attell, n'ayant pas défendu sa chance dans son récent match avec « Knock-out » Brown vient d'être suspendu pour six mois.

Harry Lewis proteste.

Harry Lewis, dont nous avons publié l'opinion sur son match avec Carpentier, prétend que la lettre que nous lui reprochions était l'œuvre d'un aimable fausaire. Nous en sommes heureux, car ses termes nous étonnaient de la part du loyal boxeur que nous étions habitués à voir en Harry.

Pour le moment, le pauvre garçon est à l'hôpital où un accident de taxi-auto l'a envoyé!

Les championnats du monde de tennis.

Les championnats du monde de tennis, dont nous avons parlé dans nos derniers échos, se disputeront le 2 juin prochain. C'est au Stade Français que l'organisation en a été confiée. Un budget de 40.000 francs a été prévu. Dans le club du Parc de Saint-Cloud trois terrains spéciaux avec gradins seront aménagés et en plus, un court de match de 46 mètres sur 21 sera fait sur le modèle de celui de Wimbledon. Pour les vestiaires : buffet, service d'autobus permanent avec Paris, etc..., c'est M. de Joannis qui en sera l'organisateur.

Les deux meilleurs joueurs de chaque pays seront invités à venir à Paris et on peut ainsi prévoir une formidable compétition internationale.

La date est judicieusement choisie, juste avant Wimbledom. Les champions de tous les pays s'y rendent chaque année et si on leur offre leurs frais de déplacemants pour venir trois semaines plus tôt, ils n'hésiteront pas et nous aurons la satisfaction de voir à Paris les plus beaux tournois qu'on ait organisés jusqu'ici.

Abondance d'officiels nuit.

Il n'y avait pas moins de quatre officiels dans le pénible déplacement de l'équipe de France de Rugby en Ecosse. Quatre pour quinze joueurs, c'est là un chiffre qui prouve l'importance qu'attachent les membres des comités aux voyages. Peut-être est-ce à ce nombre exagéré que nos hommes durent d'essuyer un semblable échec. Nous n'en serions pas autrement étonnés. Mais, si cette manière de voir n'est pas celle de l'U. F. S. F. S. A., attendons-nous la prochaine fois à assister, au départ de 20 officiels au moins!

Pauvres footballeurs !

L'excellent rugbyman Charles Dusouich, l'autre dimanche à Bordeaux, fut victime, dans le match qu'il y jouait, d'un accident qui l'empêchera de faire triompher ses couleurs pendant toute la saison. Il s'est déchiré un muscle de la jambe.

De même, l'adroit Vareilles vient de se déboîter le genou au cours d'une partie.

La crise du cheval d'armes.

Par suite du développement de l'automobile et du système défectueux des primes à l'élevage, l'industrie du cheval d'armes subit une véritable crise. Naisseurs et éleveurs, ne trouvant plus une rémunération suffisante dans l'élevage du cheval de demi-sang, renonçaient à s'en occuper. La cherté des fourrages, conséquence de la mauvaise récolte de 1911, contribuait encore à décourager les éleveurs et l'on pouvait entrevoir le moment où l'armée aurait manqué de chevaux.

Grâce à M. Millerand, un système va être étudié pour remédier à un état de chose préjudiciable à l'armée. Notre seul étonnement est de constater que les ministres qui se sont succédé au département de la guerre n'aient jamais été intéressés par cette crise dangereuse!

Nouvelle à la main.

Lorsqu'il alla voler à Marseille avant de partir en Amérique du Sud, Roland Garros émerveilla les Méridionaux. Un jour, il faisait un vol plané admirable et, avant de toucher terre, remettait le contact, ce qui faisait échapper une légère vapeur du moteur :

— Tiens! Philippine, regarde, dit d'un air entendu un Marseillais à sa femme, tu vois l'homme, eh bien! il jette du lest!

JOKER.

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 22 AU 28 JANVIER 1912

AÉRONAUTIQUE

LUNDI 22 JANVIER. — Bouy. — Fischer, avec deux passagers, monte à 1.400 mètres, battant le record de Verrept qui ne s'était élevé qu'à 1.075 mètres.

LUNDI 22 JANVIER. — Reims. — L'aviateur Prevost monte à 2.200 mètres en 30 minutes, en compagnie de MM. Brat et Besnard, s'attribuant le record de la hauteur avec deux passagers.

LUNDI 22 JANVIER. — Berlin. — A l'aérodrome de Johannisthal, l'aviateur Grulich bat le record mondial de durée avec deux passagers, tenant l'atmosphère pendant 2 h 2 m. 45 s. — Le précédent record appartenait au lieutenant américain W. Milling avec 1 h. 54 m. 42 s. 3/5.

MERCREDI 24 JANVIER. — Pau. — Tabuteau bat les records, couvrant 200 kil. en 1 h. 54 m. 21 s. 250 kil. en 2 h. 22 m. 57 s, 3/5. 300 kil. en 2 h. 51 m. 43 s. 4/5. Il établit aussi le record des 2 et 3 heures avec 205 kil. 287 m. et 310 kil. 287 m.

VENDREDI 26 JANVIER. — Mouzon. — Bathiat s'attribue les records de vitesse jusqu'à 120 kilomètres, couvrant 100 kilomètres en 41 m. 29 s. 3/5. Mo lla, établit le record du monde de durée (1 h. 6 m.) avec six passagers.

AUTOMOBILE

DIMANCHE 28 JANVIER. – Rallye automobile de Monaco. — 1er prix, 10.000 francs, M. Julius Beutler (Berlin) ; 2e prix, 5.000 fr., cap. Von Esmarch (Berlin) ; 3e prix, 3.000 fr., M. Paul Meunier (Le Havre) ; 4e prix, 2.000 fr., comte M. Della (Berlin) ; 5e prix Gaspard Berry (Bruxelles) ; etc.

CYCLISME

DIMANCHE 28 JANVIER. – Palais des Sports. – La course des 6 heures à l'américaine est gagnée par l'équipe Georget-Lapize, qui couvre 234 kilom. 335 m. (record). 2. Fogler-Moran, à un tour, 3. Comès-Garrigou, 4. Brocco-Dupuy, 5. Appelhans-Bader, 6. Petit-Breton-Polledri, 7. Root-Hill.

ATHLÉTISME

JEUDI 25 JANVIER. — Rugby. Issy-les-Moulineaux : Le Lycée Louis le Grand bat le Lycée Michelet par 11 points à 0.

SAMEDI 27 JANVIER. — Boxe. — Warner bat Papin aux points en 10 rounds, Bernard bat Randall en 2 reprises.

DIMANCHE 28 JANVIER. — Rugby. Parc des Princes. Le Stade français bat le Sporting Club de Vaugirard par 8 points à 0. — A Colombes, le Racing-Club bat le Sporting-Club par 10 points à 5.

LAWN-TENNIS

MERCREDI 24 JANVIER. — Brême : Championnats de tennis d'Allemagne. *Simples :* Decugis, bat R. C. Spies, 6-0, 6-1, 9-7. *Doubles :* Decugis et Jousselin, battent Gault-Poulin. *Mixte :* M. et Mme Decugis, battent R. C. Spies et Mlle Rieck, 6-4, 7-5. *Simples dames :* Mlle Rieck, bat Mlle Larida, 6-3, 7-5.

SPORTS D'HIVER

LUNDI 22 JANVIER. — Chamonix. — *Championnat de France* (500 mètres) : 1. Maucourt, en 57 s., 2. Vallée, 3. Breteau.

Championnat de France de fond (5.000 mèt.) : 1. Maucourt, en 10 m. 50 s., 2. Vallée, 3. Gobert.

Challenge de la « Vie au Grand Air » : une heure. 1. Maucourt, 22 kil. 915 m., 2. Simond, 19 kil. 871.

Championnat de France de bobsleighs : 1. Bobsleighs Club de France (cap. J. Coulet) ; 2. Hockey Club de Chamonix (cap. Garie).

HIPPISME

NICE, 23 JANVIER. *Prix d'Espous de Paul* (haies, handicap, 2.800 mètres, 10.000 fr.) : 1. Gay Duchess, 64 kil., par Throwaway et Gallant and Gay, à M. Louis Prate (Lancaster), 2. Scoff II, 3. Silver Cherry. P. M. : gag. : 28 fr. ; pl. 9 fr. 50, 7 fr. 50, 15 fr. 50, deux longueurs, une longueur et demie, trois longueurs. 8 partants.

Prix de Monaco (steeple; handicap ,3.500 mètres, 10.000 francs) : 1. Saint Leoard 62 kil. 1/2, par Simonian et Liberté, à M. Ch. Liénart (W. Head), 2. Kumamoto, 3. Kurwenal. P. M. : gag. 12 fr. ; pl. 18 fr. 50 ; 18 fr., une demi-longueur, quatre longneurs. 7 partants.

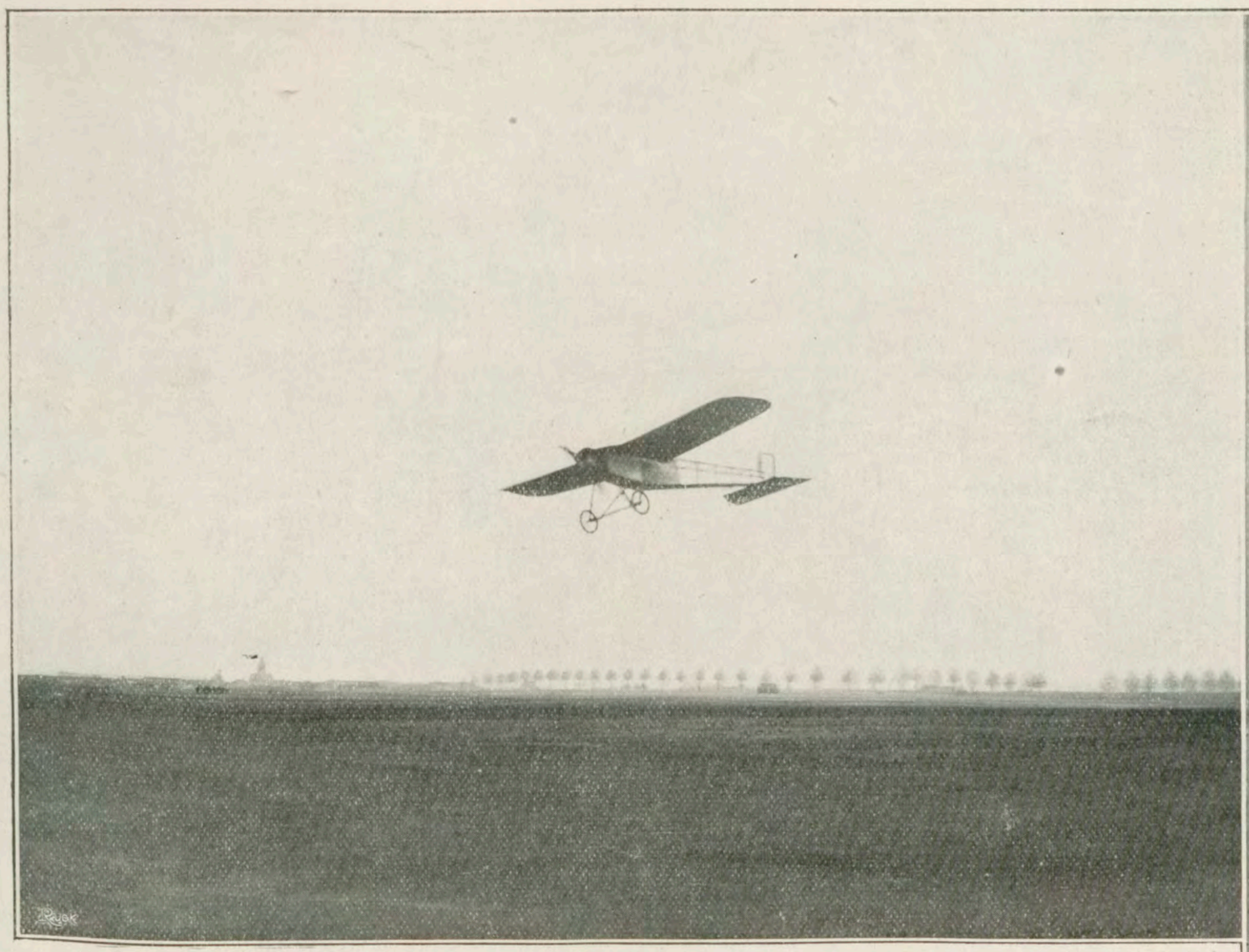
CE QU'IL FAUT LIRE

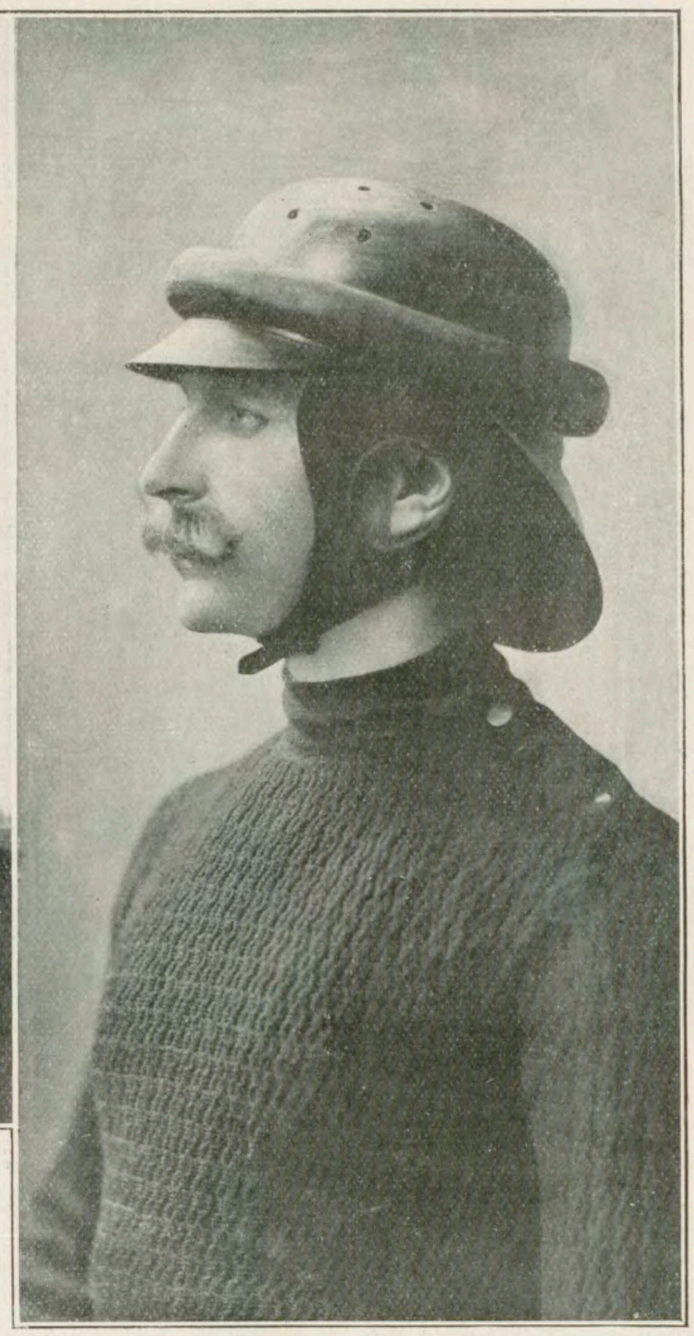
Pour bien faire du sport, collection Femina bibliothèque, le vol. 6 fr.

Reproduction de la couverture de *Musica* du 1er février.

Librairie Pierre Lafitte et Cie.

BATHIAT VOLE 100 KILOMÈTRES EN 41 M. 29 S. 3/5





LE RECORD DE BATHIAT

Avec un monoplan de 70 chevaux Bathiat, le 26 janvier dernier, a battu le record de Védrines jusqu'aux 100 kilomètres. Une panne d'essence l'obligea à s'arrêter après 120 kilomètres. La plus grande vitesse sur un tour atteignit 150 à l'heure. Alors que Védrines avait couvert les 100 kilomètres en 41 m. 56 s. 4/5, Bathiat ne mit que 41 m. 29 s. 3/5. Il atteignit les 120 kilomètres en 49 m. 57 s. Védrines va se mettre en piste pour essayer de battre ces temps. — A droite, Bathiat. (*Dét. tech. : Monoplan Sommer, hélice Chauvière.*)

LA FRANCE ET LA BELGIQUE FONT MATCH NUL

UNE ATTAQUE DES FRANÇAIS

Nos voisins qui étaient venus avec la quasi-certitude de la victoire ont été heureux de faire match nul, en marquant un but dans les toutes dernières minutes du jeu. Ce résultat excellent, étant donné la valeur de l'équipe belge, revient pour beaucoup à l'attaque française qui menaça souvent les filets adverses.

Nos joueurs d'assocation peuvent être contents. Le 28 janvier sera, en effet, pour eux comme une date historique, quelque chose comme leur match « France-Ecosse » ou presque; l'équipe nationale française n'a-t-elle pas en effet réussi l'exploit fantastique de résister à la formidable équipe belge, et quand je dis résister, je suis généreux pour nos voisins, car jusqu'aux derniers moments, les Français étaient victorieux par un but à zéro. Ce ne fut qu'à la toute dernière minute et sur un penalty que les adversaires parvinrent à égaliser et faire match nul par un but à un.

Dans l'ensemble, notre équipe fut excellente, très homogène, elle fut à quelques exceptions près, parfaite dans toutes ses lignes; l'ancien Chayriguès fit preuve de beaucoup de présence d'esprit, quoique, à vrai dire, il n'ait guère eut beaucoup de shoot à arrêter. Billot et Gindrat furent, suivant leur habitude, excellents et tirèrent souvent l'équipe de passes difficiles. Maès joue toujours personnellement, mais avec brio; ce fut lui qui eut l'honneur de rentrer le ballon dans les filets belges. Un point faible, Lesmann, qui manque de vitesse et de souplesse. L'équipe belge, elle, est absolument remarqnable: son jeu calme, ses passes précises sentent l'école anglaise d'une lieue; tous les joueurs sont bons. Leroy s'est montré l'égal de Chayriguès, les shoots de Hubin et Andrieu furent très remarqués. Quant à Musch et Sayes, ils furent absolument au-dessus de tout éloge et De Veen se fit beaucoup remarquer pour sa vitesse.

Régulièrement, les Belges doivent se considérer comme battus; qu'ils aient été dépaysés sur un terrain de petite dimension comme celui de Saint-Ouen, soit; mais n'oublions pas que les Français jouèrent la première mi-temps avec le soleil dans la figure et que, enfin, les buts adverses furent assez souvent menacés pour nous permettre de dire que nous avons dominé.

J. A.

LES CHAMPIONNATS DE PARIS DE FOOTBALL RUGBY

Auguste Lane Houblain

LE RACING CLUB DE FRANCE TRIOMPHE

Lors de la dernière rencontre entre le Racing Club et le S. C. U. F, le match ayant été écourté par l'arbitre de quelques minutes, fut annulé par la fédération. Il fut décidé que les deux clubs se rencontreraient de nouveau. Dimanche dernier à Colombes, les deux adversaires étaient donc en présence: après une partie acharnée, le Racing Club de France triompha

LA VIE AU GRAND AIR

Decamp Cooper Anduran Boudreaux Monniot Moure

DU SPORTING CLUB UNIVERSITAIRE.

par 10 points à 5. Le club doyen avait mis sur pied son équipe des grands jours alors que l'ancien champion de Paris comptait de nombreux remplaçants dans ses rangs. La victoire fut surtout le fait de Failliot, qui marqua les deux essais, transformés par Decamp, de Lane et Burgun. Au Sporting, Theuriet fit une excellente partie.

Agénor Redelsperger Tanacesco Loche Dedet Beaurin Tranquenelle Mouronval

LA RENCONTRE STADE-VAUGIRARD

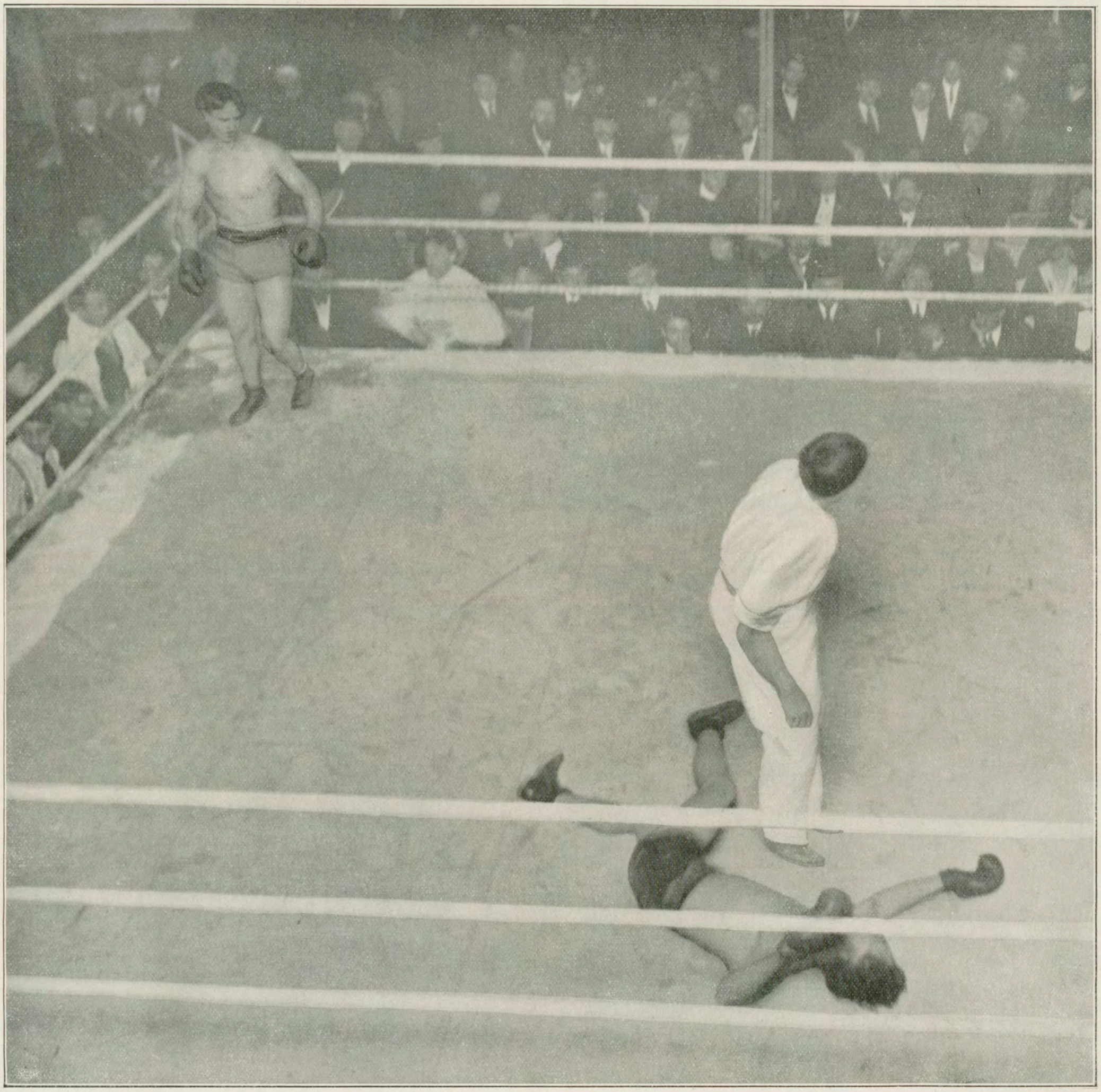
Le Stade Français, qui avait régulièrement triomphé du Sporting Club de Vaugirard, se vit attribuer match perdu pour une peccadille qui ne méritait pas pareille sanction, il vient de prendre brillamment sa revanche, en triomphant de son rival par 8 points à rien, après une partie où Vaugirard fit preuve de beaucoup de qualités.

Paoli Agénor Fabre Redelsperger Dedet Beaurin

PAOLI EN TOUCHE

Les joueurs de Vaugirard firent preuve de beaucoup de courage, leurs adversaires dominant très souvent et ne réussissant pas à marquer par suite de leurs nombreuses maladresses. Les stadistes pratiquèrent surtout le dribbling et le jeu en force, où se firent remarquer Paoli et Redelsperger qui marqua le premier essai pour son club.

LA SOIRÉE DE BOXE



BERNARD MET KNOCK-OUT GEORGES RANDALL EN DEUX ROUNDS.

Samedi dernier, la soirée de boxe fut gâtée par une malencontreuse décision. Dans le match Greenstock-Truffier, la victoire fut accordée au premier, alors qu'à tout prendre le second y avait droit davantage et que le match nul surtout s'imposait. Le public protesta longuement, non sans raison. C'est sous les huées que se déroula le combat suivant où Randall, que ce bruit sans doute énervait, préféra simuler le knock-out au second round.

Que ce soit avec un seul arbitre, avec un, deux ou trois juges, les décisions continuent à friser l'incohérence! Samedi dernier, l'Anglais Young Greenstock était opposé au Français Truffier en dix reprises. Pendant les six premières reprises, l'Anglais faisait du beau travail et s'assurait peut-être un avantage minime, bien minime. A partir de la sixième, Truffier revenait avec un cœur admirable, martelait son adversaire, lui endommageait la figure, touchait trois fois pour une. La dernière reprise était absolument égale. En toute justice, le verdict devait être match nul. Si, à tout prix, il fallait un vainqueur, on ne pouvait décerner la victoire qu'à Truffier. Or, le vote des trois juges déclara Greenstock vainqueur. Celui-ci faillit en être knock-out de saisissement. Le public qui, sans connaître toutes les finesses du noble art, comprend cependant le jugement qui devrait être rendu, ne se fit pas faute de protester, tandis que le pauvre Truffier, injustement lésé, s'en allait en pleurant. Un barreau de chaise, des programmes furent projetés sur le ring, toute l'assemblée, debout, hurlait, piaffait, trépignait. C'était charmant! Et, curieux état d'âme, cette foule qui se pressait dans la salle pour assister à des combats de boxe, ne put s'arrêter lorsque Bernard et Georges Randall vinrent pour disputer la dernière rencontre de la soirée. Elle continuait ses imprécations et ses cris; peu lui importait que Bernard expediât l'Anglais à deux reprises sur le sol pour neuf secondes chaque fois, ce qu'elle voulait, c'était dire aux juges qu'ils n'étaient pas justes et qu'ils avaient commis une erreur absolue. Et les deux pauvres boxeurs, qui se heurtaient sur le ring, continuaient à se distribuer des coups sans prêter attention à tout ce vacarme. Mais voyant qu'on ne faisait pas attention à eux, Randall qui a horreur du bruit, sans doute, comprit aussitôt tout le parti qu'il pouvait tirer de cette petite émeute. Il simula le knock-out!

Lorsqu'il était allé à terre au premier round, il semblait très durement touché, mais lorsqu'il vint pour le second, il était aussi frais qu'en arrivant sur le ring et, sans que le coup fût très visible, il s'effondrait piteusement, laissant ainsi une victoire peu probante à Bernard, qui méritait mieux. Deux boxeurs furent ainsi frustrés de leurs efforts dans la même soirée : C'est beaucoup.

J. M.

SPORTS D'HIVER

La question du Bobsleigh[1]

La lutte du bob en fer et du bob en bois.

Empattement. C'est-à-dire le point d'attache des longerons du châssis dont dépendra beaucoup l'équilibre et la marche du bob, point fixe pour les lugeons, du tiers environ de leur longueur, est à la même distance sur les deux engins. Mais du fait de la grande longueur des patins des *Mars*, ceux-ci dépassent le châssis à l'arrière et à l'avant, tandis que dans les *bobs de Davos*, l'arrière et l'avant du châssis sont en porte à faux au dessus des patins.

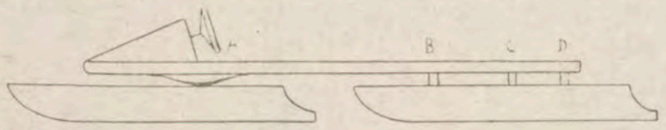


FIG. 1 : empattement et points de suspension d'un Mars. A, pivot ; B C D, points d'attache par trois lames, ressorts en travers.

Même observation que pour la voie : belle assise en vitesse pour l'un ; facilité dans les virages pour l'autre.

Montage. Du fait de la longueur totale et surtout de la voie extrêmement réduite, l'équilibre des bobs de fer devient évidemment plus difficile. On a été ammené à abaisser le centre de gravité par tous les moyens et par conséquent à supprimer la suspension à ressorts qui donne aux *Mars* une incomparable douceur de marche. Seulement, pour laisser tout de même une certaine souplesse aux patins et leur permettre en quelque sorte de se plier et de se conformer aux exigences de la piste, les luges avant et arrière peuvent osciller, dans le sens vertical, sur la seule traverse qui les maintient au châssis,

Poids. Cette construction mécanique tout en fer, et toujours la nécessité de coller davantage le bob à

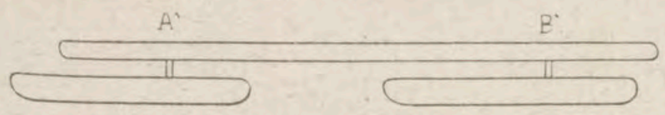


FIG. 2 : empattement et points de suspension d'un bob de Davos. A', pivot et point d'attache ; B', point d'attache. Les deux lignes sont articulées autour de A' B'.

la route, a fait monter le poids des *bobs de Davos* jusqu'à 250 kilogs et plus, contre 100 ou 150 qu'atteignent péniblement les *Mars*.

Arrivons-en maintenant aux divergences pratiques auxquelles aboutissent fatalement des procédés de construction, très différents en somme.

Le mode de direction employé par les bobistes de Davos ne saurait être, remarquons-le en passant, qu'une particularité plus ou moins intéressante, car il existe aussi des bobs en bois avec direction à cordes, et chacun est libre d'employer le système qu'il préfère.

On pourrait épiloguer des années encore, sans faire avancer d'un pas cette question !

A quoi bon d'ailleurs ? Chaque système a fait ses preuves ! Il n'y a ni intransigeance, ni partialité à apporter au débat. Les meilleurs conducteurs de Davos, qui avaient monté un volant sur leurs bobs voici quelques années, y ont tous renoncé. Affaire de mode, d'entraînement, et surtout de début pour ceux qui ont commencé à se servir d'une direction ou de l'autre. Affaire de pistes aussi : celles de Davos sont bien plus travaillées, bien moins rapides et bien plus sinueuses que celles de Suisse française.

Il n'est pas impossible, par exemple, que sur un parcours tout spécial comme la Shatzalp, en S ininterrompus, où 15 virages se succèdent à la file, tellement rapidement que l'avant du bob est dans l'un quand l'arrière est encore dans l'autre, et où l'on marche à 60 ou 70 sans voir à plus de 30 mètres devant soi, la ficelle ne l'emporte sur le volant par la rapidité de son action.

Pour l'un, une légère pression de doigts suffit ; pour l'autre, c'est une succession de tours et de détours précipités qui peuvent finir par manquer de justesse et aboutir à une dangereuse erreur.

Quelle précision, en revanche, dans les belle lignes droites, rapides et glacées, dans les courbes de grand rayon, sur les cahots, contre les obstacles imprévus !

Laissons de côté l'effort physique, presque nul au volant et très dur avec la ficelle, surtout si la piste est un peu molle. Mais que diriez-vous, tout de même, de mener à 100 à l'heure la plus légère et la plus facile des voiturettes avec deux bouts de corde ?

(1) Voir le n° de la *Vie au Grand Air* du 27 Janvier.

Une particularité plus marquée est celle du freinage. Sur les *Mars*, comme en auto, un seul homme a la responsabilité de la direction et du ralentissement ; un seul cerveau analyse, prévoit, commande. Les équipiers sont uniquement consacrés à la manœuvre.

Sur le *bob de Davos*, nous avons vu pourquoi, le quatrième est chargé des freins. Tous deux sont séparés et dépassent largement l'arrière du bob, de sorte qu'on les utilise, soit les deux ensemble comme frein d'arrêt, soit un seul, en cisaillant, comme frein de dérapage et pour fournir un point d'appui à la direction. Un bon quatrième sait d'ordinaire où et combien mettre de frein : le plus souvent, pourtant, le capitaine commande : « Braeck » pour en mettre, « Stop » pour cesser ! Mais il peut y avoir du flottement entre le commandement et l'exécution !

Deux hommes, presque aussi essentiels l'un que l'autre, sont chargés de la manœuvre, qui peuvent très bien ne pas être à l'unisson ; car vous savez comme moi qu'il y a de ces jours de plus ou moins de brio et de chance pour un conducteur de vitesse, où l'on réussit des tours de force, impossibles le lendemain !

Comment l'arrière fera-t-il aussi pour se tenir, se pencher, manœuvrer son frein et résister aux chocs et aux soubresauts terribles dûs à la vitesse ou aux virages ?

Il ne peut voir les courbes, ni la route et la « sentir » comme de l'avant et l'équipe se trouve privée, dans les moments les plus difficiles, de sa plus importante unité : son homogénéité en souffre.

Cette méthode ne saurait être employée, pensons-nous, que comme pis aller sur des pistes longues, difficiles, fatigantes, où le capitaine est trop absorbé pour pouvoir s'occuper du frein.

Puisque nous parlions de l'équipe, remarquons que celles de Davos se penchent rarement sur les barres, à la manière des autres. Dans les couloirs étroits et profondément encaissés de la serpentine Shatzalp, il serait impossible aux hommes de sortir le corps du bob, sans risquer de se faire assommer contre les murs de glace. D'ailleurs, les moindres courbes sont relevées, et mieux vaut rester couché en se tenant à des lanières fixées au châssis.

C'est alors qu'apparaît l'utilité de la « conduite d'eau » : de l'avant, elle chasse le bob d'un mur à l'autre, le redresse, le conduit, gare les chocs des dérapages, des renversements au besoin ; il travaille sans cesse à rétablir l'équilibre rompu comme un « redresseur » automatique.

Arrivons-en au diamètre des fers et surtout à la voie, qui font véritablement la grosse différence des deux appareils, car avec des surcharges de plomb, on comblerait toujours l'écart des poids. Essayez donc, au contraire, sans attaquer profondément le principe de chaque système, de combler les 34 centimètres d'écart des patins !

Sur des pistes très dures, cette question n'intervient que pour la tenue en vitesse : le bob glisse sans enfoncer, tous sont égaux, puisque nul ne peut profiter des traces de patins, lisses et tassées, laissées par le précédent concurrent.

Sur des pistes molles, au contraire, il n'y a pas autre chose à envisager. Tous les bobs de Davos, ayant les mêmes dimensions, marchent dans les mêmes traces et la vitesse s'accélère en proportion inverse de l'ordre des départs. Evidemment, l'intérêt de la course s'en ressent !

A Saint-Moritz, on a tourné la difficulté en courant en deux manches et en intervertissant le soir l'ordre des départs du matin.

Et maintenant, pour terminer, arriverons-nous enfin à savoir pour quelles causes les *Mars* et les bobs de Davos n'ont donné aucun bon résultat quand on les a mesurés entre eux, au point que les deux écoles se raillent mutuellement l'une l'autre et sont également discréditées les unes chez les autres ?

La raison n'en est, à mon sens, ni une question de bois, de fer, de ficelle de frein ou de volant, mais une affaire de pistes, c'est-à-dire de climat !

La température, assez douce dans l'ouest de la Suisse, fait fondre les pistes l'après-midi, qui regèlent ensuite la nuit. Le froid très vif de l'est ne permet pas à la neige de se tasser, ni de se coaguler : elle reste farineuse et molle.

On pourrait arroser. Mais sur la glace, les bobs d'acier tiennent difficilement, de sorte qu'il faut tout de même laisser une certaine couche de neige.

Et alors, tout se ramène à une simple question de traces !

Les *Mars*, isolés en Engadine, n'ont pas de traces, ne peuvent se classer, de même que pour la même raison, un *bob de Davos* n'arrive pas en Suisse française.

Si un certain nombre de partisans des deux écoles s'entendaient pour courir sur leurs pistes réciproques, on arriverait sans doute à un essai comparatif intéressant, sur la valeur sportive des deux engins, qui sont autrement trop différents, pour pouvoir être comparés ou mesurés entre eux d'une façon décisive.

Puissé-je vous guider dans votre choix futur entre ces deux modèles d'engins et apporter enfin un peu de lumière sur une énigme qui intrigue tous les amateurs de bob et que nous avons résolu, mes équipiers et moi, de venir étudier sur place. Peut-être, le *Jeanne d'Arc III*, construit sur le modèle de ses aînés, nous permettra-t-il, dans la saison de courses qui s'ouvre, d'apporter de nouveaux facteurs à la solution du problème ou de concevoir en tous cas un modèle de bob en bois à volant qui puisse lutter à courses égales avec ses terribles concurrents de Davos.

RENAUD DE LA FRÉGEOLIÈRE.

FOOTBALL-ASSOCIATION

L'enfant "qui ne profite pas"

D'où provient l'indifférence du public vis-à-vis du football association ?

Les journaux anglais publiaient ces jours derniers leur habituelle statistique des recettes enregistrées pour les différents matches du premier tour éliminatoire de la Coupe d'Angleterre : 513.000 spectateurs, 411.000 francs de recettes ! Et comme chaque année, ce formidable total m'a laissé rêveur. Une finale de Championnat de France, de football-association, jouée à Paris, sur le terrain le plus accessible permet une recette de 2.000 à 3.000 francs maximum, un match international intéressant « fait » du 1.500 francs à peine !

Or, il y a aujourd'hui vingt ans que l'association est pratiquée en France. Le nombre des clubs qui le préfèrent au rugby est innombrable. Chaque dimanche, j'imagine que tout près de cent mille jeunes gens participent à des matches d'association.

A quoi donc peut tenir cette indifférence du public ?

Au contraire de ce qui se passe en Angleterre, ce sont en France les grandes parties de rugby qui font la forte recette. Il y a un mois, à Paris, les entrées s'élevaient à 31.500 francs pour le match France-Irlande : les Ecossais n'ont certainement pas réalisé cette recette à Inverleith pour France-Ecosse, et les Anglais ne dépassèrent pas cette somme l'an dernier à Twickenham pour France-Angleterre.

De même, les grands combats de boxe ont permis, à Paris, des recettes presqu'américaines : on a plusieurs fois frôlé les cent mille francs.

Le tennis lui-même, sport mondain, a valu cet été au Racing-Club de France, lors de son tournoi international, d'encaisser des sommes relativement élevées.

Le ballon rond, seul, continue à ne pas attirer le public. Pourquoi ? car enfin, il doit bien y avoir une raison à cette indifférence, qui contraste si fort avec l'enthousiasme qu'il suscite en Angleterre.

La faute, à mon sens, revient uniquement aux dirigeants français du football-association.

Je veux bien que le tempérament français préfère la fougue du rugby à l'ordonnance, relativement plus calme, du jeu rival. Je veux bien aussi que le rugby ait réalisé de plus notables progrès que l'association et que nous puissions y lutter déjà contre les premières équipes d'outre-Manche, avec plus de chances de succès.

Mais je crois surtout que c'est la ridicule et bien française division des forces vives de l'association qui porte le plus grand tort au succès de ce jeu.

En rugby, nous avons une équipe nationale de France. En association, nous en avons deux, qui se font concurrence. L'Angleterre, forte de tout son passé, peut à la rigueur se permettre une telle scission. La France, dont le recrutement est plus modeste oh, infiniment ! ne peut se permettre de telles divisions. Si le football association n'en meurt pas, c'est qu'il a une constitution singulièrement solide, mais il s'en étiole, s'en anémie

Le Championnat de France de rugby est devenu une épreuve considérable et suivie par d'innombrables spectateurs. Qu'est-ce que le Championnat de football-association ? Il y en a trois ou quatre, celui de l'U.S. F. S. A., celui de la Ligue, celui des Patronages sans compter celui de la F. C. A. F.

Dans ces conditions, comment voulez-vous que la grande masse du public, simpliste par essence, puisse s'y reconnaître et, par suite, s'intéresser ?

Le football-association a de mauvais dirigeants en France, parce qu'ils sont tous dressés les uns contre les autres. Et leur sport végétera tant qu'ils ne seront pas tous unis.

Nos joueurs sont nombreux, leurs progrès, pour avoir été lents, sont indéniables. Mais les bergers se battent, et le troupeau erre à l'aventure, sans direction.

GÉO LEFÈVRE.

BOXE

Le coup à l'estomac

Lorsque le coup à l'estomac est bien porté, il provoque toujours le knock-out.

De tous les coups effectifs qu'un boxeur puisse envoyer à son adversaire, c'est sûrement celui à l'estomac qui est le plus certain, et il est surprenant qu'il ne soit pas travaillé avec plus de soin à l'entraînement, et recherché particulièrement pour le knock-out par les combattants. Examinons la technique de son application.

Par suite de la position de garde des boxeurs, le ventre se trouve rarement de face, mais plutôt tourné à la droite du boxeur, et à la disposition du poing gauche de son adversaire. Sauf dans la position de garde américaine où le ventre de l'adversaire se présente de face et peut être attaqué par un direct, c'est donc le poing gauche qui doit être chargé de la besogne d'aller à l'estomac.

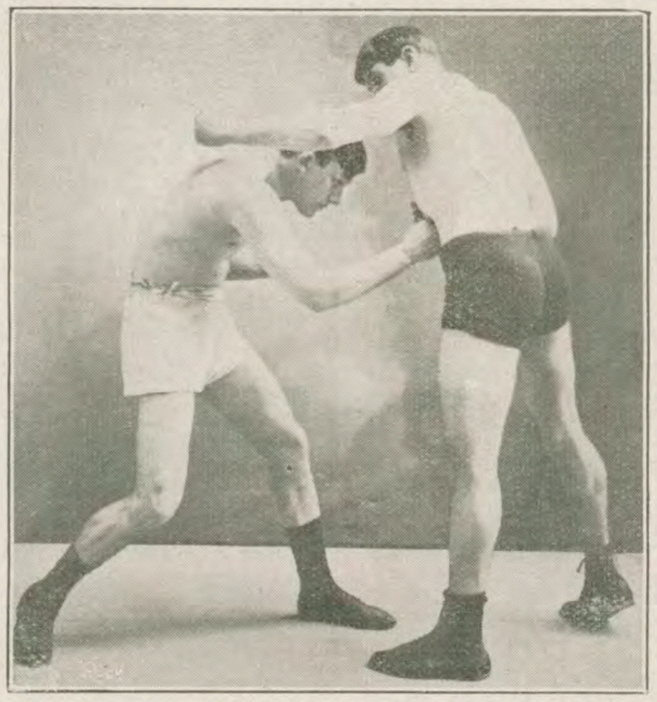
Mais le « creux de l'estomac » est généralement soigneusement caché par le bras droit du boxeur. Il faut donc enlever cet obstacle habituel — c'est là l'ouvrage des feintes. Nous envisagerons deux cas : 1° attaque à l'estomac; 2° riposte à l'estomac.

1° *Attaque à l'estomac.* Nous voici en garde vous et moi, et je cherche à vous placer un coup à l'estomac en attaque.

Je vérifie d'abord si votre région du xyphoïde est bien cachée par votre bras droit. Souvent elle l'est mal, beaucoup de boxeurs garantissant leur nombril et oubliant l'extrême point placé entre les côtes. Dans ce cas, je n'hésite pas, puisque la région n'est pas couverte, j'y rentre d'un direct du gauche, en vitesse ou plutôt d'un jab, précédé d'une légère feinte du droit au besoin.

Quelquefois cela suffit, mais supposons que vous soyez réellement bien couvert par votre avant-bras et votre gant. Alors avec mon gauche, je fais une feinte soit en direct, soit en crochet à votre tête, et si vous déplacez votre bras droit pour parer ou bloquer, je baisse rapidement mon bras gauche pour vous envoyer un *crochet* à l'estomac en attaquant votre creux épigastrique de bas en haut, comme si je voulais entrer sous vos côtes. Je ne pourrai pas redoubler, car vous y aurez porté vos mains, mais votre tête étant dégarnie et portée sans défense en avant, je puis vous envoyer mon droit à la mâchoire sans difficulté. Tout cela est très joli en théorie. Supposons donc que vous êtes un malin et que vous connaissez assez les ruses du ring pour vous être contenté de rompre sur mon attaque du gauche; tout mon effet est manqué, et je risque encore d'avoir ramassé quelque « bavure » au cours de cette tentative avortée.

C'est bon, je me méfierai, et après une autre tentative encore, mais avec un certain intervalle, je renoncerai à cette méthode. Comme je tiens à



LE COUP A L'ESTOMAC

Sur ce cliché, Willie Lewis donne avec Marcel Moreau la démonstration du coup à l'estomac, le plus efficace en boxe.

toucher votre estomac ne fût-ce qu'un peu, pour vous couper le souffle, je vais essayer en riposte.

2° *En riposte.* Pour cela je vais tendre en avançant vers vous, ma mâchoire mal couverte par mon droit, que j'écarte légèrement en dehors pour vous laisser la place de m'arrêter sur ma rentrée, avec un gauche direct ou un crochet du gauche. Je surveille votre gauche, qui va partir sur mon départ du pied. Vous l'envoyez en direct, je n'attendais que cela pour vous le chasser avec mon droit qui frappe sur votre avant-bras, tandis que mon gauche et mon épaule gauche vont en arrière; je ramène immédiatement l'un et l'autre en un crochet, lancé à toute volée dans votre « creux d'estomac » qui se présente alors en plein vers ma gauche; si vous êtes touché dans cette position et à fond, non seulement on vous comptera dehors, mais vous ne garderez pas un verre d'eau pendant vingt-quatre heures.

Mais supposons encore que mon procédé ait été éventé, je vais trouver une autre combinaison. J'ai remarqué que vous faisiez volontiers usage du cross du droit, après une rentrée en crochet gauche à la mâchoire. Or, quand vous envoyez votre crochet droit, vous faites venir toute votre épaule droite en avant, et à ce moment votre creux d'estomac est tourné à votre gauche et à la bonne disposition pour mon droit. Attendez un peu, voilà votre crochet qui arrive, tandis que je plonge légèrement et esquive à ma gauche; votre droit passe entre mon cou et mon épaule droite, tandis que mon droit, courbé en crochet, vous arrive en plein au creux de l'estomac, dans sa partie gauche. Je puis bien aller enlever mes gants, tandis que vous faites des efforts considérables pour retrouver la respiration qui vous manque. Je pourrais multiplier les exemples et les tentatives, et vous apprendre les bienfaits (pour celui qui les donne) de l'uppercut à l'estomac, en entrant on en sortant du clinch, ou dans l'in-fighting après feinte à la tête. Mais je me contenterai, pour terminer, de vous recommander de ne pas envoyer votre gauche à l'estomac de votre adversaire en direct ou en jab, et en vous baissant comme un escrimeur italien. Cela peut compter aux points pour une attaque, mais ça ne fait aucun mal à votre adversaire. En effet, dans cette position, votre gauche descend obliquement de bas en haut et glisse sur le ventre en retrait de votre adversaire. Tout au plus, est-ce une feinte pour faire un autre coup.

JACQUES MORTANE.

(1) Voir la *Vie au Grand Air*, du 29 avril 1911.

Le petit dictionnaire sportif

Nos lecteurs retrouveront certainement avec plaisir cette rubrique, que les exigences de l'actualité et le cadre plus étroit de la *Vie au Grand Air* nous avaient obligés trop souvent à ajourner.

Les améliorations que nous avons apportées à notre formule nous permettent maintenant d'assurer d'une façon régulière la publication du « Petit dictionnaire sportif ». Nos lecteurs sont certains de trouver tous les quinze jours, à cette même place, cette rubrique qui leur est entièrement consacrée et dont ils seront les collaborateurs réguliers. Nous insérerons toutes les questions qu'ils voudront bien nous poser, à quelque sport qu'elles se rattachent, ainsi que les réponses qui y seront faites. Nous publierons comme par le passé les renseignements relatifs aux derniers perfectionnements de l'art mécanique susceptibles d'intéresser le chauffeur, l'aviateur, le cycliste, etc...

Pour commencer, nous posons aujourd'hui nous-même, un certain nombre de questions à nos lecteurs, ne voulant pas les induire en erreur et leur présenter des opinions supposées; à l'avenir, nous pensons pouvoir compter suffisamment sur leur aimable collaboration pour leur céder la parole.

Peut-on monter au Galibier avec une automobile de 10 chevaux ?

Nous sommes encore en hiver et les longs voyages en automobile, ne nous sont pas encore permis.

C'est le moment, cependant, où l'on aime à se souvenir des excursions passées et à faire des projets pour la belle saison. Les soirées sont employées à étudier de séduisants itinéraires sur la carte. Tous les chauffeurs, hélas, ne possèdent pas des 40 chevaux et tel, qui avec une petite 10 chevaux, se rend à ses affaires sans inquiétude, dans Paris ou aux alentours, pourrait-il entreprendre avec sécurité un voyage au Galibier ou au Saint-Bernard?

Nous demandons à nos lecteurs de bien vouloir répondre à notre question et de dissiper nos craintes à ce sujet.

Des pistes officielles dans les records d'aviation ?

Chaque jour, nous avons à enregistrer de nouveaux records de vitesse en aéroplane. Mais, tandis que nous soulignons avec joie les progrès énormes des oiseaux mécaniques qui, avec les mêmes moteurs qu'il y a deux ans, atteignent maintenant des vitesses doubles, certains esprits se refusent à admettre ces moyennes fantastiques, et ne pouvant soupçonner la bonne foi des chronométreurs, préfèrent mettre en doute la régularité des pistes où elles ont été constatées.

Ne pourrait-on pas, afin d'éviter toute discussion, désigner un ou plusieurs aérodromes officiels avec pylones immuables, et sur lequel seraient seuls homologués les records de vitesse?

Comment pourrait-on organiser les championnats du monde de boxe ?

Dans notre dernier numéro, notre collaborateur Jacques Mortane, a montré combien était fragile la convention, qui permettrait aux boxeurs de s'attribuer le titre de champion du monde.

Ne pensez-vous pas qu'il faudrait une entente entre les pouvoirs anglais, américains, français, etc., pour forcer les détenteurs à mettre leur titre en jeu, au lieu de s'en servir pour exiger des bourses exagérées, tout en ne rencontrant que des hommes inférieurs?

Croyez-vous au succès d'une épreuve cycliste de Six Jours à Paris ?

On a déjà beaucoup discuté sur ce sujet des projets très sérieux avaient été élaborés, qui s'écroulèrent au dernier moment, les organisateurs prétendant qu'il n'était pas dans le caractère français de s'intéresser six jours durant à une épreuve sportive, fut-elle passionnante.

Mais devant l'enthousiasme du public pour la course des six heures à l'américaine, disputée dimanche dernier au Palais des Sports, et qui était une réduction minuscule de la grande épreuve de New-York, il est permis de croire que Paris, comme le disait Petit-Breton dans notre dernier numéro, s'intéresserait sûrement à une semblable épreuve.

Est-ce l'avis de nos lecteurs?

Trop d'accidents au rugby.

Plusieurs sportsmen nous ont écrit pour nous faire remarquer combien les accidents devenaient fréquents au football rugby. Quelle est la cause de ces accidents et comment y remédier?

Le tirage au sort dans les Championnats de tennis.

Cette question nous est inspirée par la composition défectueuse de certaines séries de championnats de tennis.

Vaut-il mieux, dans un championnat, faire un tirage au sort régulier, ou bien employer le système des têtes de série?

Toujours la question des stabilisateurs!

La question de la stabilité transversale des aéroplanes préoccupe vivement nos lecteurs.

L'un d'eux nous fait parvenir la lettre suivante :

Stabilisateur automatique transversal.

La stabilité automatique, recherchée de tant de personnes qui concentrent leur effort sur ce point si important dans le domaine de l'aviation, est réalisée, du moins en principe.

La figure ci-contre, donnée à titre d'exemple, permettra au lecteur intéressé de comprendre aisément le principe et le fonctionnement de ce stabilisateur.

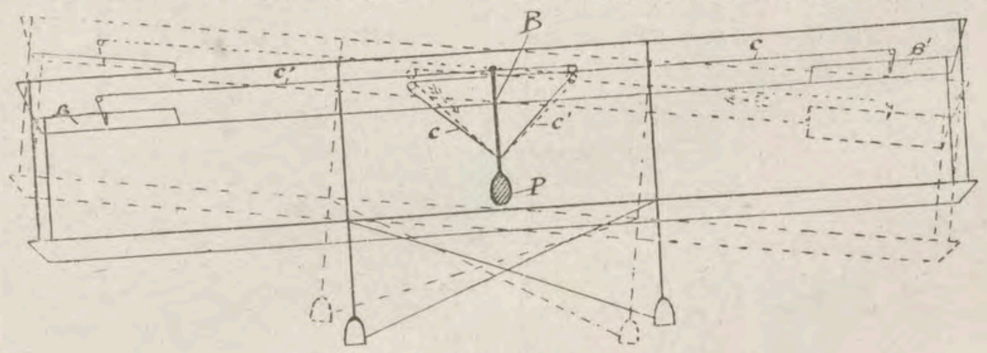


SCHÉMA DU STABILISATEUR THIBAUT

Il consiste en un bras B, dont une extrémité pivote au centre de gravité de la surface supérieure d'un biplan, par exemple. A l'extrémité inférieure de ce bras est fixé un fort poids P, variant suivant le genre et les données de l'appareil. Ce poids est relié aux ailerons A et A' (stabilisateur transversal) par des câbles C et C' passant sur des poulies et se croisant comme l'indique la figure. Ce dispositif formant pendule, reste vertical pendant la marche, et, suivant le sens et l'angle d'inclinaison transversale que prendrait l'appareil, agit, par rapport à la disposition des câbles, d'une manière efficace et sûre, sur les ailerons qui rétablissent presque instantanément l'équilibre de l'appareil. La commande de ces ailerons aux virages pourra s'effectuer directement sur ce pendule, au moyen d'un dispositif spécial qui sera laissé libre hors des virages. Ce stabilisateur automatique très simple ne tardera pas, je l'espère, à être adapté à tous les appareils d'aviation actuels, du moins, je le désire sincèrement tant pour la sécurité du pilote que pour le progrès qu'il permettra de réaliser à l'aviation.

MARIUS THIBAUT,

Ce dispositif de pendule stabilisateur est-il bien nouveau ?

Il nous souvient de l'avoir rencontré dans un appareil que se proposait de faire construire le sympathique Duray, alors que, il y a deux ans, il songeait à quitter le volant de sa voiture de course pour celui de l'aéroplane.

Nous croyons d'ailleurs que le célèbre coureur avait renoncé par la suite à ce mode de stabilisation.

TRICK.

Nous donnerons les réponses à nos questions dans le numéro du 17 février.

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

L'équipe de Football Association de l'Union Sportive Servannaise, certainement une des meilleures de France.

Maucourt, qui a remporté à Chamonix, le challenge de la Vie au Grand Air *couvrant 22 kil. 915 m. dans l'heure. Simond se classait second avec 19 kil, 871 m. C'est la quatrième fois que se dispute notre challenge.*

L'aviateur Roger Morin évolue avec un passager à Nice, au-dessus de la promenade des Anglais et émerveille les promeneurs.

Notre collaborateur Gobert est un fervent des sports d'hiver et du hockey sur glace.

L'étudiant portugais Rosenstock, qui accomplit le tour d'Europe à bicyclette.

Le populaire Legagneux vient de recevoir la Légion d'honneur.

Fourny, recordman de la durée, chevalier de la Légion d'honneur

M. Cazalet, président des Sociétés de gymnastique promu commandeur.

Ainsi que M. Lazare Weiler, le Mécène bien connu de l'aviation.

Molla a battu le record du monde de durée (1 h. 6 m.) avec six passagers à Douzy.

Albert Heidé, exécutant un saut en figure libre sur la patinoire de Chamonix.

Védrines arrive à Argelès. Il entreprend actuellement une tournée de conférences dans le Midi, et se rend en aéroplane dans les villes où il doit parler.

Rodolphe Tarezynski, président de la Fédération de Sokols polonais de l'Europe Occidentale.

Le Lycée Louis-le-Grand a battu le Lycée Michelet par 11 points à 0, dans un match qui constituait la finale du championnat interscolaire de football rugby.

Sayes et Mesnier, les capitaines des équipes de Belgique et de France (Association).

Prévost, sur son Deperdussin, est monté à 2.200 mètres en 30 minutes, en compagnie de MM. Brat et Besnard, s'attribuant le record de la hauteur avec deux passagers, que venait d'établir le même jour, Fischer avec 1.400 mètres. Prévost est également recordman de l'altitude avec un passager.

L'aéroplane de Duval à Tunis, l'aviateur fait préparer son appareil avant de voler.

HIPPISME

Les familles de pur sang

Classement des familles dans l'ordre des gains de leurs représentants au cours de l'an dernier.

La classification de Bruce-Lowe est uniquement fondée sur les résultats des courses disputées depuis les débuts de l'institution : c'est l'enseignement du passé. Afin d'en contrôler la valeur, nous allons la confronter avec les statistiques de la saison dernière.

Nous ne devrons pas nous étonner si nous trouvons quelques divergences; car la composition du stock du pur sang en France s'est formée au hasard des importations. Nous verrons cependant que nous ne nous éloignerons pas outre mesure de l'ordre établi.

Une remarque s'impose tout d'abord : toutes nos références se rapportent à la dernière édition (celle de 1907) des tables d'Hermann Goos. Or, comme les familles trop nombreuses ne pouvaient être renfermées en une seule feuille, l'auteur les a subdivisées en plusieurs tableaux. C'est ainsi que, dans la dernière édition, la famille 2 par exemple comprend les sept tableaux suivants : 2, 2A, 2B, 2C, 2D, 2E, et 2F. La souche originelle se trouve sur le tableau 2; elle y est développée, jusqu'à nos jours, en quelques-unes de ses principales branches; mais, au cours de ce développement, certaines poulinières, dont la descendance est spécialement nombreuse, sont réservées soit pour le tableau 2A, soit pour le tableau 2B, et ainsi de suite.

Il est donc entendu que nos références suivront la notation d'après Hermann Goos. L'avantage que nous en tirerons, sera d'indiquer au premier coup d'œil des consanguinités plus étroites : on comprend facilement que deux produits se rattachant au tableau 2A sont plus proches parents que deux produits se rattachant l'un au tableau 2A et l'autre au tableau 2F.

Revenons à nos statistiques. Nous examinerons les familles dans l'ordre des sommes remportées en prix par leurs représentants.

La Famille 2, est celle qui se classe au premier rang.

C'est d'ailleurs la plus nombreuse dans le dernier volume de notre Stud Book, où ses poulinières représentent 11,88 0/0 du total. Si nous nous reportons au Stud Book anglais, nous voyons qu'elle a toujours eu dans son pays d'origine cette même caractéristique.

Elle marque cependant, depuis longtemps, un certain fléchissement : de 13,48 0/0 vers 1840, elle est passée à 12,63 0/0 vers 1862, à 12,20 0/0, vers 1895 et enfin à 11,02 0/0 vers 1907. Il y a là, semble-t-il, une indication qu'il ne faut pas négliger.

D'après Bruce Lowe, c'est une excellente famille riche en juments de course, en poulinières et en étalons; de plus, ses produits doivent, d'une façon générale, se bien comporter sur les longues distances.

Elle paraît s'acclimater parfaitement dans notre pays : sur les 607 poulinières qu'elle comprend au dernier Stud Book, un peu plus de la moitié est d'importation récente; mais le reste remonte à des importations qui ont pris place entre 1825 et 1865. La plus ancienne, celle de 1825, est une jument dénommée Léopoldine qui, représentée aujourd'hui par 52 unités, compte parmi sa descendance trois gagnantes du Prix de Diane : Sérénade, Campêche et Cambrige et un cheval fameux : Maintenon.

Voici comment se répartissent les gains des représentants de la famille 2 au cours de l'année 1911 :

	Chevaux ayant couru	Courses courues —	Chevaux ayant gagné	Courses gagnées —	Sommes gagnées —
2 ans. . .	92	402	24	46	496.069f.
3 ans. . .	109	823	58	136	1.068.344
4 ans. . .	35	187	8	21	118.224
5 ans. . .	18	63	3	5	23.815
6 a. et plus.	18	85	5	8	23.058
Famille 2 .	272	1.560	98	216	1.729.510f.

Les gains de ses deux ans dépassent de beaucoup ceux des autres familles; ils sont composés pour la plus grande partie des prix remportés par un valeureux trio : Montrose II, Porte Maillot et Mongolie.

Quant à ceux des trois ans, près de la moitié en est représentée par la part du vainqueur du Grand Prix, As d'Atout. Le reste se répartit entre de nombreux gagnants, parmi lesquels les individualités les plus en vue seraient Lahire, Ténor, et Frère de Roi.

Il faut d'ailleurs noter, chez les trois ans, l'excellence de la proportion du nombre des gagnants avec le nombre des chevaux ayant couru, 58 sur 109; cela donne un peu plus de 53 0/0.

La Famille 4 vient au second rang.

Son mérite s'augmente du fait qu'elle est bien moins nombreuse que les familles 2, 3, 5 et 1.

Elle vaut d'ailleurs la peine de retenir notre attention à un autre point de vue : en nous reportant au Stud Book anglais, nous constatons qu'après avoir occupé une place modeste, elle s'est développée très rapidement au cours des dernières années. De 6,47 0/0 vers 1840 et 6,44 0/0 vers 1862, elle est passée à 7,11 0/0 vers 1895 et 8,12 0/0 vers 1907 : c'est donc une famille en pleine activité.

Cette réserve d'énergie vitale, que dénote son extension actuelle, devrait attirer l'éleveur français qui trouvera facilement de ce côté de bons éléments en Angleterre; en effet le dernier Stud Book anglais, enregistre 439 poulinières de cette famille alors que nous n'en possédons que 342, en y comprenant les 29 récentes importations américaines dont il est bon d'attendre les résultats avec sagesse.

D'après Bruce Lowe, la famille 5 présente un caractère essentiellement féminin; c'est ainsi qu'elle a fourni peu d'excellents étalons tandis qu'elle donne de très bonnes poulinières, non seulement en ligne directe mais encore par l'intermédiaire de ses étalons.

Il ne faut pas oublier qu'elle compte en France Elf et Le Sancy, parmi ses descendants.

Voici comment se repartissent les gains de ses représentants au cours de l'année 1911 :

	Chevaux ayant couru	Courses courues —	Chev. ayant gagné	Courses gagnées —	Sommes gagnées —
2 ans . . .	53	213	20	29	143.714 fr.
3 ans . . .	59	355	25	62	632.632
4 ans . . .	28	214	20	41	719.635
5 ans . . .	11	76	7	14	48.910
6 a. et plus.	9	36	5	7	18.667
Famille 4. .	160	894	77	153	1.563.558 fr.

AS D'ATOUT

Ce qui frappe immédiatement dans ces résultats, ce sont les gains énormes réalisés par les produits de quatre ans. Ceux-ci forment effectivement une élite nombreuse: ce sont Basse Pointe, l'héroïne du Conseil Municipal ; les deux rivaux, Cadet Roussel III et Rire aux Larmes; puis, d'autres champions de moindre envergure, Hâvre, Le Charmeur et Ju liette IV.

Parmi les trois ans, il ne se trouve qu'un vainqueur important, c'est le *Derby winner*, Alcantara II; les autres se répartissent un total de deux cent mille francs par des sommes variant de 20.000 à 9.000 francs.

Les deux ans se font, eux aussi, un partage équitablement divisé entre Chut, Nadèje II, Manthorpe, Matchless II, Le Quart d'Heure et La Concorde.

La seule remarque particulière à faire, c'est que plus des deux tiers des poulinières de cette famille sont d'importation récente ; on en compte une centaine qui remonte à des juments venues d'Angleterre vers 1850 et 1820; Rire aux Larmes notamment descend de Crystal, qui fut importée en 1818.

La Famille 5 occupe le troisième rang.

Elle est à tout jamais célèbre des deux côtés du détroit par son fameux descendant, Gladiateur, le seul vainqueur français du Derby d'Epsom. Pour remonter moins loin, rappelons que Finasseur et Nuage se rattachent à cette souche.

Au contraire de la famille 4, elle est bien plus fortement représentée en France qu'en Angleterre. Il faut attribuer ce fait à ce que sur les 429 poulinières comprises au dernier Stud Book français (contre 343 au Stud Book anglais), il y en a 250 environ qui remontent à des importations datant de cinquante années et plus.

Cette constatation prouve la faculté que possède cette famille de s'acclimater sur notre sol. C'est ainsi que Miss Ann, importée d'Angleterre en 1827, compte 117 descendantes fonctionnant actuellement; Deer Chase, importée en 1847, en compte 59.

Bruce Lowe se borne à célébrer la valeur de cette souche au point de vue des qualités requises pour la course. Il l'oppose à la rareté de ses bons étalons, tout en citant Hermit et Doncaster; nous pouvons y ajouter, parmi ceux dont les produits paraissent sur les hippodromes, Simonian, Saint Bris, Chambertin, Ex Voto et Montlieu.

Voici la répartition des gains des représentants de cette famille en 1911 :

	Chevaux ayant couru	Courses courues —	Chev. ayant gagné	Courses gagnées —	Sommes gagnées —
2 ans . . .	62	275	20	28	162.588 fr.
3 ans . . .	66	526	36	87	862.573
4 ans . . .	35	247	18	41	380.402
5 ans . . .	10	47	4	5	20.432
6 a. et plus.	13	53	7	12	32.471
Famille 5. .	186	1.148	85	173	1.458.466 fr.

C'est ici la génération de trois ans qui a remporté le plus de succès : son palmarès comprend, outre les noms de Combourg, Tripolette, Allamanda, Grand Seigneur, Rubinat II et Jarretière, ceux de nombreux vainqueurs de moindre importance.

Les gains des deux ans sont aussi très répartis entre Joseline II, Shannon, Rosalinde, Alphite, Sightly, etc.

Au contraire, chez les quatre ans, deux lauréats, se détachent : Sablonnet et Olivier II; les autres ne sont que d'anciennes gloires plus au moins défraîchies : Marsa, Ramesseum, Imperator III.

René Riondet.

ÉQUITATION

Quelques aperçus sur l'équitation

L'équitation est à la fois une science et un art.

Tout le monde, en ce siècle d'automobile et de mécanique à outrance, s'accorde à reconnaître que l'équitation, reste de l'élégance des temps passés, constitue le plus beau et le plus noble des sports. Ce n'est là encore qu'une partie de la vérité : envisagée à ses différents points de vue, que ce soit, comme exercice de plein air, de manège, comme travail de dressage ou d'école, ou comme prétexte aux diverses manifestations qui en sont la conséquence, chasse à courre, polo, concours hippiques, etc., l'équitation est le sport le plus complet qui existe.

Elle ne met pas, en effet, uniquement en jeu les qualités physiques du cavalier : souplesse, endurance, résistance, mais encore ses qualités morales et intellectuelles, car le dressage et le maniement du cheval sont affaires de tact, d'observation, de raisonnement, de psychologie, par suite des rapports et des associations par contiguïté qu'il faut faire naître dans la mémoire du cheval.

Et ainsi l'on peut dire que l'équitation est tout à la fois une science et un art, science que bien peu connaissent, art auquel un plus petit nombre encore peut prétendre.

Le cheval, en effet, est le moteur animé jamais semblable à lui-même, dominé à certains jours par ses nerfs qu'il faut dompter, opposant des résistances qu'il faut combattre, des caprices qu'il faut dominer, des défenses dont il faut devenir maître. Ce n'est pas tout : il importe de tenir compte également de la conformation extérieure de certains chevaux qui, malgré leur bonne volonté, sont inaptes du fait de cette construction défectueuse à être poussés très loin dans leur dressage.

Vous tous, donc, jeunes gens qui aspirez à devenir de bons cavaliers et qui vous sentez irrésistiblement poussés vers ce que vous estimez avec raison comme le plus noble des sports, considérez le cheval comme un être très sensible, comme la machine la plus merveilleusement organisée pour vous obéir si, par le langage des aides, vous savez en tirer parti et vous en faire obéir. Sachez que le cheval est un être routinier et impressionnable, assez peu intelligent, mais doué d'une mémoire remarquable dont il faut savoir tirer parti; que les fautes commises par le cavalier, le cheval ne les oublie pas et les enregistre.

Gardez-vous surtout d'imiter l'exemple de ces débutants pressés qui veulent savoir monter à cheval avant que d'avoir appris et dont la seule ambition est de se montrer rapidement au Bois, dont ils parcourent les allées à tombeau ouvert, à une allure dangereuse pour eux, pour leur cheval et pour les voisins.

Dites-vous, qu'avec de bons principes et de la patience vous pouvez tous devenir, en un temps relativement restreint, de bons et solides cavaliers, à condition de raisonner et de réfléchir.

Le débutant qui a fait sa première sortie sur un cheval de manège routinier qui l'a conduit plutôt qu'il ne s'est laissé diriger, rentre chez lui avec la fatale et dangereuse illusion de savoir monter et de croire que l'équitation n'a plus de secrets pour lui. Et cela jusqu'au jour où, aux prises avec une difficulté, la désillusion s'emparera du jeune cavalier dont l'éducation hippique aura été insuffisante.

Pour que l'équitation devienne accessible à tous et ne constitue pas l'apanage de quelques privilégiés seulement très favorisés physiquement, il est essentiel tout d'abord de s'adapter au cheval par une sorte de culture physique, de gymnastique suédoise, appropriée et raisonnée, à laquelle il conviendra ensuite d'apporter les ressources de l'intelligence et du savoir faire.

E. G. Sée.

LA COURSE DE SIX HEURES

Emile Georget — LES LAURÉATS DES SIX HEURES — Lapize

La course de six heures était disputée dimanche dernier, au Palais des Sports, par 18 équipes de deux coureurs se relayant. La victoire est revenue à Lapize-Emile Georget qui couvrirent 234 kilom. 325 et prirent un tour d'avance aux sept teams suivants. Ceux-ci se disputèrent les places d'honneur dans une épreuve de 2.500 mètres. Voici le classement : 2. Fogler (1) - Moran (2), 3. Comès (3) - Garrigou (4), 4. Dupuy (5) - Brocco (6), 5. Appelhans (7) - Bader (8), 6. Petit-Breton (9) - Polledri (10), 7. Root (11) - Hill (12), 8. Berthet (13) - Charron (14). (*Dét. tech. : les vainqueurs avaient des bicyclettes La Française, pneus Dunlop*).

L'ÉPREUVE de Six heures a profondément intéressé le public. Il est vrai que sur les 18 équipes concurrentes, pas une seule n'était destinée à jouer seulement le rôle d'utilités. D'un bout à l'autre de la course, l'intérêt fut très vif et devint même par instants passionnant. Au moment de la chasse effrénée que les coureurs firent pendant vingt minutes à Emile Georget-Lapize, la foule était debout, trépignant, acclamant, encourageant les rivaux. C'était un enthousiasme fou. Et d'ailleurs il était légitime. On jugeait par là de l'attrait que présenterait auprès du public une course de Six jours.

Il faut avouer que les Six heures constituaient une épreuve bien américaine, tant par sa formule et certains des partants, que par les combinaisons et même les erreurs des pointeurs. Oui, il y avait des combinaisons et on peut avouer qu'au moment où Georget et Lapize s'enfuirent, certains de leurs camarades ne firent pas grand effort pour les rejoindre. Je pourrais même citer certain champion qui avait loué ses services à des équipes françaises et à des teams américains. En ce qui concerne les erreurs des pointeurs, tous les spectateurs ont pu voir à un moment, Berthet et son équipier Charron causer sur la piste ensemble. L'un d'eux remonta au bout de sept tours et Berthet-Charron restaient marqués comme n'étant qu'à un tour des leaders. Ils prirent part à la lutte pour le classement des seconds et des suivants. D'ailleurs avec une loyauté qui lui fait honneur, Berthet n'essaya pas de s'attribuer une meilleure place que celle de dernier du peloton.

Le public a revu avec plaisir le sympathique Petit-Breton, qui a fait une très belle course. S'il avait été mieux secondé par Polledri, il aurait pu rejoindre Emile Georget-Lapize et la première place aurait été disputée par ces deux équipes. Soyez assurés que Petit-Breton est redevenu lui-même et si la malchance veut bien l'abandonner, nous aurons de nombreuses occasions de l'applaudir.

Les vainqueurs étaient ravis de leur succès.

« Vous voyez qu'en France, nous pouvons battre les Américains, nous déclarait Emile Georget. Ce ne sont pas, dans le fond, les phénomènes qu'on s'imagine. Je n'espérais pas la victoire, car Lapize vient d'avoir une très forte grippe et moi, je ne me suis mis à l'entraînement que depuis un mois. »

Et maintenant qu'une course de Six jours, de huit serait mieux, soit organisée avec les mêmes équipes et vous verrez que nos hommes peuvent vaincre les champions d'Outre-Atlantique.

J. B.

LA CONDUITE DU BOBSLEIGH

LE CAPITAINE A LA DIRECTION

La direction du bobsleigh à ficelle est beaucoup plus dure que celle du bobsleigh à volant, surtout si la piste est un peu molle.

LA MANIÈRE DE SE PENCHER

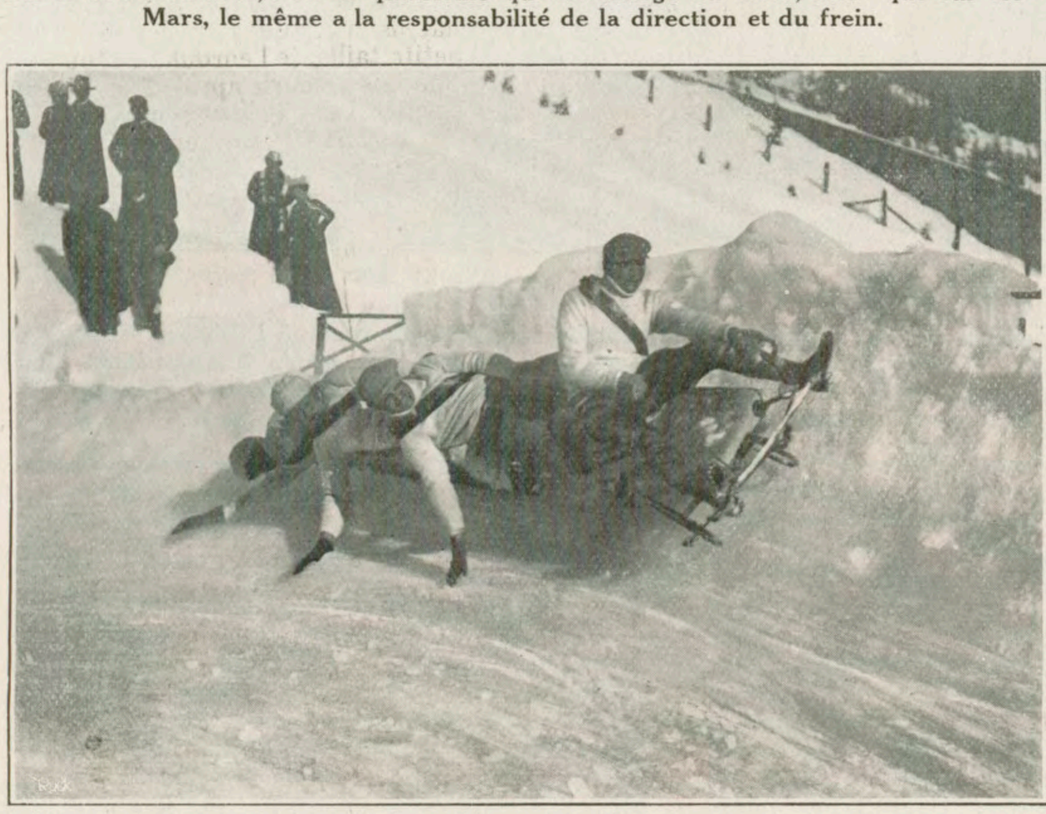
Savoir se pencher dans les virages est un art véritable dans le sport du bobsleigh. Notre cliché représente M. Becci, un des meilleurs " braeck " français de Davos.

LA POSITION DES FREINS

Sur le bob de Davos, c'est le quatrième qui est chargé du frein, alors que sur les Mars, le même a la responsabilité de la direction et du frein.

DANS LA LIGNE DROITE

Dans la ligne droite, le Mars file à toute allure, il n'y a qu'à se laisser aller en faisant le plus vite possible, mais la difficulté va intervenir au tournant.



UN VIRAGE EN VITESSE

La difficulté du virage avec le bob de Davos réside dans le flottement qui provient de la dualité de fonctions entre le conducteur et le freineur.

UNE CHUTE AU VIRAGE

La moindre erreur de l'un comme de l'autre et c'est la fatale chute. Fort heureusement, celles-ci ne sont pas dangereuses, le plus fréquemment.

La vie d'un champion du ring

PAR JIM J. JEFFRIES, ancien champion du monde de boxe (1)
DESSINS DE ROBERT EDGREN

Naturellement, il y eut une enquête.

— C'est vous qui avez fait tout cela, dit l'instituteur, en jetant un regard sur la figure désemparée de Fred.

— C'est moi!

Le maître nous consïdéra tous les deux et se mit à rire. La différence entre nous était telle, que le rôle de Fred paraissait ridicule, j'imagine. Toujours est-il, qu'il ne voulut pas croire que le petit Jim fut le coupable dans la circonstance et il ne me punit pas.

Hamilton et moi ne pouvions nous rappeler sans rire, des années plus tard, les épisodes de ce combat et il n'était pas peu fier d'avoir été battu par moi.

Une autre fois, un professeur me jeta un ballon qui m'atteignit à la tête. Je le ramassai et lui renvoyai également dans la figure, mais beaucoup plus

LE TRAVAIL LE PLUS DUR ÉTAIT CELUI QUI ME FAISAIT LE PLUS DE PLAISIR.

fort. Je ne fus pas puni pour cela, car c'était un prêté pour un rendu. Pendant mon séjour à l'école, j'eus aussi un certain nombre de batailles, mais jamais de bien sérieuses. Mon frère Charles ou Jack eut des combats plus sérieux. Il lui arriva un jour de se rencontrer avec un grand garçon. La bataille dura plus d'une heure et son adversaire en sortit absolument massacré. Ce fut un beau combat et tout à fait dans les règles. Mon adversaire avait un second et c'est moi qui secondai Jack. Au commencement, les choses tournaient mal pour mon frère, mais il se remit bientôt et finalement, il réduisit son adversaire en pâte, comme disent les journalistes.

Je quittai l'école à 14 ans et j'allai passer un un à l'école professionnelle de Los Angeles. Mais c'était là un genre de travail beaucoup trop facile pour moi. Je voulais faire quelque chose qui demanderait de la force. J'entrai alors comme apprenti à la Lacy Manufacturing Company, une grande entreprise de chaudronnerie, pour apprendre le métier.

Là, je trouvai à faire emploi de mes qualités musculaires. Je me mis au courant du travail en très peu de temps. Au bout de cinq mois, j'étais capable de faire tout ce que pouvait faire n'importe quel compagnon dans les ateliers. Je gagnai, aux pièces, de 5 à 12 dollars par jour, autant que quiconque sur le chantier, le patron excepté.

Ce furent des jours très durs, mais très amusants aussi. En dehors des heures d'atelier, je menais une vie endiablée. Nous avions l'habitude de nous réunir les uns chez les autres pour jouer aux cartes. Il m'arrivait de jouer toute la nuit sans prendre un instant de sommeil et de me trouver à l'établi aussitôt que le sifflet retentissait. J'avais demandé au patron de me donner ce qu'il y avait de plus dur à faire, de façon à me tenir éveillé. Justement, un jour, en plaisantant il me donna un travail très facile et il s'amusa beaucoup en me trouvant endormi dessus. Il me semblait qu'il n'y avait pas de limite à mon endurance. Parfois, je rentrais à la maison après une nuit et une journée comme celles-là, bien décidé à me mettre au lit et à dormir douze heures de suite. Mais je rencontrais quelques camarades en train de remuer les cartes, je m'asseyais en face d'eux et je commençais une partie qui durait encore toute la nuit, pour passer la journée suivante à l'atelier.

Il y avait parmi nous beaucoup de gars qui connaissaient pas mal la lutte. Parmi eux, mon meilleur camarade était un nommé Speedy. Nous étions très copains, parce que nous étions tous les deux très robustes. Speedy est bien l'homme le plus fort que j'ai jamais rencontré. Aujourd'hui, il est directeur d'une mine à Mexico, avec mon frère. Il gagne bien plus d'argent qu'il n'en gagna jamais dans la chaudronnerie. Mais je doute qu'il s'amuse autant que nous le faisions dans ce bon vieux temps.

Speedy se battait comme un démon. Il était bâti pour cela, des pieds à la tête. Il avait des épaules énormes, des larges bras et de grandes mains; quand on était pris dans leur étau, c'était comme si on avait été saisi par une pince d'acier. Il avait le tronc court et les jambes énormes. Nous l'avions surnommé le Gorille, à cause de sa distraction favorite. Pendant le repas ou après sa journée de travail, il aimait à grimper dans un arbre et à sauter de branche en branche, comme un singe. Je l'ai vu monter jusqu'au sommet d'un grand arbre et descendre à terre par bonds de douze pieds. D'autres fois, il sautait en l'air et saisissait une branche tellement haute qu'il eût été impossible pour tout autre d'y arriver.

Il y avait d'autres hommes vigoureux dans notre bande, mais Speedy et moi les dépassions tous. Quand il y avait quelque bruit, quelque part, on était toujours sûr de nous trouver.

CHAPITRE V

JE MANQUE D'ÊTRE TUÉ

Nous étions allés, un jour, installer des chaudières en tôle, à Thène, dans une grande fabrique de sucre de betterave. Nous avions dans notre équipe, un grand, gros nègre que nous appelions le grand Tom. C'était un bon ouvrier et qui savait aussi bien mener un attelage de six mules que manier le lourd marteau de chaudronnier. Mais il avait une faiblesse. Je n'ai jamais compris comment un être aussi fort et aussi laid que ce gros nègre, put avoir une telle répulsion pour certains animaux. La vue d'un serpent, d'un crapaud ou d'une araignée, le faisait tomber en pâmoison. Naturellement, dès que nous nous en fûmes aperçus, ce fut pour nous l'occasion d'une série de plaisanteries dans lesquelles le nègre jouait le rôle de tête de Turc.

Dire que ces plaisanteries étaient toujours de très bon goût, serait peut-être exagéré. Glisser un crapaud cornu dans les draps d'un camarade était la

IL Y EN AVAIT PARMI NOUS BEAUCOUP QUI CONNAISSAIENT LA LUTTE.

plus commune. Le crapaud cornu est du reste tout à fait inoffensif, mais il peut effrayer quand on le touche, car on peut croire avoir affaire à un serpent.

Un jour, comme nous arrivions sur le chantier, je vis le grand Tom faire un bond de dix pieds, parce qu'il avait presque marché sur un lézard. Cela me donna une idée ; c'était moi, toujours, qui étais chargé de lui jouer les pires farces. En fouillant aux alentours, je découvris bientôt un joli petit crapaud cornu. Je le tins caché à plat dans ma main et je me mis à jeter des poignées de sable au grand Tom. Il commença par le prendre bien et par me renvoyer des cailloux. Je m'approchai peu à peu. La chemise de Tom était déboutonnée et s'ouvrait largement sur la gorge. Je fis semblant de vouloir lui jeter du sable dans le cou et je glissai le petit crapaud dans l'ouverture. Tout d'abord, il resta immobile, avec du sable plein la main, pour me le jeter. Soudain, il sentit le crapaud qui s'agitait sur sa poitrine. Ses yeux jaillirent hors de sa face, au point que j'aurais pu y accrocher mon chapeau. Il était complètement paralysé par la frayeur.

Puis il poussa un cri aigu, qui retentit comme le hurlement d'un chat sauvage en détresse et

JE VOUS ASSURE QUE LES BOUTONS NE L'INQUIÉTAIENT GUÈRE...

commença à retirer ses vêtements. Je vous assure que les boutons ne l'inquiétaient guère. Il portait une espèce de vareuse de coton grossière et épaisse, qu'en temps ordinaire, un homme n'eut pas pu déchirer, fut-ce pour sauver ses jours. Mais, en un cinquième de seconde, le grand Tom avait réduit en lambeaux chacune des pièces de son vêtement et jeté les morceaux épars autour de lui. Il ne s'arrêta qu'à ses souliers. Ses yeux étaient hagards et il hurlait comme un Indien sauvage : « Je vais te tuer ! Je vais te tuer ! »

Naturellement, comme un mauvais garnement mal élevé que j'étais, je ne pouvais m'arrêter de rire et je me tenais les côtes à voir la frayeur de ce grand nègre. Après s'être bien examiné pour être sûr qu'il n'était pas mordu, Tom se mit à courir vers le wagon, pour chercher d'autres vêtements, supposai-je. Je cherchai jusqu'à ce que j'aie trouvé par terre un serpent de petite taille, je l'enroulai autour de mon bras et je me mis à courir après Tom. Je ne tardai pas à le rejoindre. Comme je commençais à grimper dans le wagon, il bondit subitement avec un fusil chargé et me mit en joue. C'était mon propre fusil que j'avais laissé dans la voiture qui nous servait de dortoir.

— Descends de ce wagon, hurlait-il, attention! je vais te tuer!

Je regardai le grand Tom, et je vis qu'il ne plaisantait pas. Il avait l'air d'un fou. Ses mains tremblaient. Ses yeux é aient fixés sur le pauvre petit serpent qui s'enroulait autour de mon bras et ses dents claquaient de peur. Si j'avais fait un mouvement pour monter dans le wagon, il est certain qu'il m'aurait troué la figure comme une écumoire et avec mon propre fusil. Je n'en fis rien, bien entendu. Je commençai même à regretter la plaisanterie que j'avais faite au noir, quoiqu'il fut bien amusant de voir l'effroi que lui causait ce pauvre reptile inoffensif. Qu'est-ce qu'il aurait fait, si c'eût été un serpent à sonnettes?

Dans tous les cas, je n'éprouvais pas le besoin de faire connaissance avec une charge de six. Je me tins tranquille et je cachai le serpent derrière mon

(1) Voir les Numéros depuis le 696.

Il y a dans ce numéro un certain nombre de mots dans lesquels une lettre a été susbtituée à une autre. L'ensemble de ces lettres ainsi remplacées forme le nom d'un sport, qui constitue la troisième des réponses de notre Concours de Jeffries. Voir à la page suivante les conditions et les prix de ce concours.

dos, de façon à ce qu'il ne puisse plus le voir. Je fixai le grand Tom dans les yeux jusqu'à ce qu'il lâchat le fusil. Au bout de quelques minutes, il sauta à terre, de l'autre côté de la voiture, et s'enfuit en courant sans que je cherchasse à le poursuivre.

Depuis ce jour, Tom eut toujours une grande pour de moi. Quelque temps après, il maniait le marteau à river, tandis que je tenais le rivet. Il manqua le rivet par mégarde et je reçus le coup de marteau en plein sur le dos de la main. Depuis ce temps, j'ai toujours gardé la cicatrice. Tout de suite, il se mit à se sauver. Je ramassai le rivet et je courus après lui. Il arriva au patron et lui déclara, tout essoufflé, qu'il demandait son compte, car il allait quitter le chantier.

— J'ai frappé M. Jim sur tes doigts, dit-il, et il va me tuer, pour sûr. Je n'ai plus qu'à m'en aller au plus vite et le plus loin possible.

A ce moment, j'étais un peu refroidi, et je réfléchis que le grand Tom ne m'avait pas frappé exprès et que c'était un pur accident. Naturellement, je ne lui en eus aucune rancune, mais il conserva de moi une sainte terreur et, quand il m'apercevait d'un côté, il s'en allait d'un autre. Je suppose que le pauvre être se figurait que j'allais me venger un jour ou l'autre. Il ne me connaissait guère.

Nous eûmes encore une autre histoire, à propos du grand Tom, mais cette fois, nous n'y étions pour rien. Le nègre avait une femme qui vivait dans une cabane, en dehors du camp. Une nuit, nous l'entendîmes crier : « A l'assassin ! » de toutes ses forces. Je sortis de ma tente et je me mis à courir, avec quelques camarades, vers l'endroit d'où venaient les cris. Quand j'arrivai à la cabane, on n'entendait plus aucun bruit et je pensai que la pauvre femme était sûrement morte. Tout à coup, le grand Tom apparut au clair de hune. Il tenait à la main une barre de fer qu'il avait enlevée à une voiture.

— Je l'ai tuée s'écria-t-il, allez-vous en, hommes blancs, ou je vais vous tuer aussi. Loin de moi !

Je reculai de quelques pas et j'arrachai un piquet de fer à une tente, puis je marchai à nouveau sur Tom, en l'observant avec soin. Il s'arrêta, en brandissant sa barre de fer et en criant toujours : « Je vais te tuer ! Je vais te tuer ! » Le clair de lune était assez brillant pour permettre une bataille. S'il avait vraiment tué la femme, et à ce moment, je n'en doutais pas, il ne fallait pas qu'il pût se sauver.

Cependant, mon copain Speedy était accouru avec un ou deux autres, pendant qu'un autre nègre sortait de sa tente pour porter secours à Tom. Celui-ci tournait autour de Speedy, brandissant toujours sa barre de fer, pour le frapper. C'était le moment. Avant que le grand Tom ait pu faire un pas, j'avais laissé tomber mon piquet et sauté sur lui comme un chat. En une seconde, je lui avais arraché son arme et ramené les deux bras derrière le dos, et réduit à l'impuissance. En même temps, Speedy avait envoyé un bon coup de poing à l'autre nègre. Cela suffit pour refroidir son enthousiasme.

Alors, nous couchâmes Tom par terre et Speedy s'assit sur lui, pendant que j'entrai dans la cabane pour voir quel mal il avait fait. Il n'y avait pas grand chose. La femme n'était pas morte le moins du monde. Elle avait été seulement un peu battue, et je pense qu'elle en avait l'habitude.

Cependant, nous n'aimions pas dans notre camp les hommes qui battent les femmes, qu'ils soient noirs ou blancs, et nous rompîmes toutes relations, diplomatiques ou non, avec le grand Tom, dès ce jour.

N'empêche que je n'ai jamais vu homme aussi effrayé que ce nègre, le jour où je lui glissai le petit crapaud cornu dans le cou. Et je crois qu'il détient le record pour le déchirage des vêtements en le plus court espace de temps.

CHAPITRE VI

QUELQUES CONSIDÉRATIONS SUR MA FORCE MYSTÉRIEUSE

J'étais alors âgé de 17 ans ; j'avais un peu plus de six pieds, et je pesais juste 220 livres. Le patron avait coutume de dire qu'un bon chaudronnier devait peser 200 livres : aussi, mon poids lui agréait fort. Quand un poste demandait une force au-dessus de l'ordinaire, c'est toujours moi qui étais désigné pour le remplir.

Dans un groupe d'hommes qui travaillent continuellement ensemble, il y a toujours plus ou moins de rivalité. Nous avions souvent des séances de lutte, tantôt au repas de midi, tantôt après la journée de travail. Quand j'arrivai à l'usine, le pensais que tous ces gens-là étaient forts comme Hercule, mais plus tard, je me rendis compte que je pouvais tenir contre n'importe lequel d'entre eux.

Je n'aimais pas à faire parade de ma force, et et pas plus maintenant qu'autrefois. Il me semblait naturel d'être fort et je suppose que j'aurais été un homme fort, même si je n'avais pas autant travaillé. Cela était en moi. Je l'attribuais surtout à ma vie en plein air. Je pensais que, quand un autre homme avait les mêmes qualités de puissance et de vitesse que moi, cela tenait à ce qu'il avait poussé en plein air comme moi, que le soleil avait gonflé ses os et ses muscles et que ses poumons s'étaient élargis au souffle pur de la montagne.

Quand nous parlions de ces choses ensemble, et cela n'arrivait pas très souvent, les autres riaient de mes théories. Ils disaient qu'il y avait quelque chose de particulier dans mes muscles, en dehors de leur grosseur. Il y avait quelque chose dans leur qualité qui était inné en moi et non développé par l'éducation. Peut-être avaient-ils raison. Ce n'est pas toujours le muscle qui fait la force. Je me souviens d'un petit homme décharné, toujours pâle et mou, dont les avant-bras n'étaient pas aussi gros que mes poignets et qui avait cependant une poigne à briser les doigts de n'importe qui.

Plus tard, quand je fus devenu un champion, j'ai été examiné un peu partout, par des docteurs, qui s'accordèrent à dire que j'avais une réserve

IL ME MIT EN JOUE AVEC MON PROPRE FUSIL

étonnante de puissance nerveuse. C'est ce qui, d'après moi, est simplement une formule pour expliquer ce qu'ils ne comprenaient pas, pas plus que je ne le comprenais moi-même.

Une chose est certaine, c'est que j'avais une force spéciale qui ne se manifestait que dans des circonstances particulières. J'avais deux espèces de force. En temps ordinaire, j'étais simplement un homme robuste, plus résistant pour un travail régulier, ou pour un effort brusque, qu'aucun des hommes qui travaillaient à mes côtés. Mais, dans quelques circonstances, survenait une force particulière, jointe à une vitesse d'exécution, qui me surprenait moi-même, quand je me mettais à réfléchir, sans pourtant arriver à satisfaire ma curiosité.

Au cours de ma carrière de boxeur, j'ai rencontré des hommes qui étaient tout en haut de l'échelle dans toutes les spécialités. Mais le meilleur de tous ceux dont je me souvienne est Bob Fitzsimmons, qui avait ce talent et cette adresse, dont je parle, développés au plus haut point. Fitzsimmons était un grand gas efflanqué, avec des jambes et un buste qui n'en finissaient plus. Mais, quand je me rencontrai avec lui, je m'aperçus que, quand il était poussé à bout, il pouvait faire appel pendant quelques minutes à une telle réserve de force, qu'il possédait alors une puissance double de celle dont il disposait à l'ordinaire.

Fitzsimmons était alors un boxeur très entraîné, un vétéran et naturellement, il pouvait avoir développé cette aptitude spéciale. Mais, chez moi, elle était toute naturelle.

J'ai connu un autre homme qui possédait cette qualité spéciale, et qui n'était pas entraîné du tout. C'était un marin nommé Helander, alors second à bord du *Mac Near* de San Francisco. C'était un homme tranquille, court, trapu et large de poitrine. Du plus loin que je me rappelle de lui, je l'ai toujours connu ainsi. Mais on disait qu'il s'était souvent battu en pleine mer.

Helander me raconta une histoire qui m'intéressa beaucoup, parce qu'elle avait rapport au sujet qui m'a intéressé toute ma vie.

Il était sur un navire qui faisait le cabotage entre Seattle et San Francisco. Dans le voyage d'aller, il avait engagé une équipe d'Italiens. C'étaient des hommes tout à fait primitifs. Ils étaient menés par une sorte de patron qui traitait pour tous. Ce dernier était un homme d'aspect peu recommandable et ayant plutôt l'air d'un brigand que d'un honnête matelot. Helander l'a toujours soupçonné de s'être embarqué pour dépister la police. L'Italien ne bougea pas jusqu'à Seattle et comme c'était un rude gas et un matelot de premier ordre, tout alla bien.

La seconde nuit fut noire comme de la poix. Helander sortant de sa cabine, descendit par l'échelle de la dunette sur le pont et fit une couple de pas vers la gauche. Il venait juste de s'arrêter, ouvrant les yeux tout grands pour s'habituer à l'obscurité, quand il sentit quelque chose qui remuait derrière lui. Il tourna la tête à moitié et regarda du coin de l'œil. Cachée derrière l'échelle, il aperçut la forme d'un homme. Avant qu'il eut pu ouvrir la couche, l'homme sauta sur lui et le second put apercevoir l'éclair d'un couteau. Et alors, se passa le fait le plus intéressant pour moi dans tout le récit. Helander me dit qu'il eut la sensation que, dans un dixième de seconde, la lame du couteau lui entrerait dans le dos. Il n'avait le temps ni de se retourner, ni de se mettre en garde, ni d'essayer de fuir sur le pont pour atteindre un abri.

(A suivre.) J.-J. JEFFRIES.

Notre Concours de Jeffries

QUEL EST CE SPORT ?

Une série de questions sportives sont posées à nos lecteurs : 2.000 francs de prix leur sont offerts (1).

Nous présentons aujourd'hui à la sagacité de nos lecteurs une nouvelle énigme sportive, comme nous l'avons déjà fait dans nos deux derniers numéros et comme nous continuerons à le faire jusqu'à la fin des publications des mémoires de Jeffries :

Dans le texte de notre feuilleton, nous avons remplacé dans certains mots une lettre par une autre qui en dénature complètement le sens ; l'ensemble des lettres enlevées forme le nom d'un sport. Exemple : Si dans une phrase nous avons le mot gain, *nous remplaçons le* g *par un* p, *formant ainsi un nouveau mot,* pain *et le* g *est une consonne entrant dans la composition du terme à trouver.*

Nous rappelons aux lecteurs, qui prennent part à notre concours, qu'ils doivent détacher chaque semaine le bon spécial qu'ils trouveront dans nos pages d'annonces et le conserver soigneusement, jusqu'à la fin du Concours.

Nous ferons paraître à ce moment une page spéciale qui permettra de placer chaque bon dans une case particulière et d'inscrire en regard la solution.

Nous avons, en outre, posé la question supplémentaire suivante à nos concurrents, afin d'éviter les *ex-æquo :*

Quel sera le nombre de lecteurs qui participeront à ce concours ?

Nous avons affecté 2.000 francs de prix à notre concours ; en voici d'ailleurs la liste :

1er PRIX : *Un objet d'art, valeur : 500 francs.*
2e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, tirage de luxe, valeur : 450 francs.*
3e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, reliée peau, valeur : 250 francs.*
4e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, cartonnée, valeur : 170 francs.*
5e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, brochée, valeur : 140 francs.*
6e PRIX : *100 francs en volumes.*
et 500 francs d'autres prix en volumes.

Nous donnerons prochainement la photographie du magnifique objet d'art qui constituera le premier prix de notre

GRAND CONCOURS DE JEFFRIES

Voir page IV des Annonces le Bon qui devra être joint à la réponse collective aux différentes questions qui feront l'objet de ce concours. CALCHAS.

PETITE CORRESPONDANCE. — *A plusieurs lecteurs.* Oui, dans le premier numéro, par suite d'une coquille involontaire, il y a un *i* d'enlevé en trop. De même, dans le second numéro, dans les lettres ajoutées, il y a un *p* de plus.

(1) Voir les numéros 696 et 697.